Aschaffenburg.

Die Weiterführung

der

Canalisirung des Mains

bis

Aschaffenburg

von

Franz Woerner.

Als Manuscript gedruckt.

„Niemals rückwärts!“

Aschaffenburg.
Wailandt'sche Druckerei Act.-Ges.
1893.

Die Weiterführung

der

Canalisirung des Mains

bis

Aschaffenburg

von

Franz Woerner.

Als Manuscript gedruckt.

„Niemals rückwärts!"

Aschaffenburg.
Wailandt'sche Druckerei Act.-Ges.
1893.

Inhalts-Verzeichniß.

Vorwort.

Die vorliegende Schrift, deren Abfassung mir als Mitglied des Gemeinde-Collegiums meiner Vaterstadt oblag, bezweckt, den allmäligen Rückgang der Schifffahrt auf dem unteren Maine in den letzten dreißig Jahren, das mächtige Anwachsen des Eisenbahnverkehrs im verflossenen Jahrzehnte, sowie die Bedeutung einer Weitercanalisirung des Maines für beide Verkehrszweige zu erörtern.

Die Veröffentlichungen des Herrn Generalconsuls O. Puls, Syndicus der Handelskammer zu Frankfurt a. M., vom Jahre 1879 und 1888, denen ich auch neben den Frankfurter Handelskammer-Berichten die vergleichenden Ziffern von Frankfurt a. M. theilweise entnahm, gaben mir hiezu Anregung und Disposition.

Zu den Ziffern für den Eisenbahnverkehr Aschaffenburgs hat mir Herr rechtskundiger Bürgermeister Medicus durch ein früheres Referat die schätzenswerthesten Beiträge geliefert. Die Zahlen des Aschaffenburger Floßverkehrs stellte Herr Gemeindebevollmächtigter Ludwig Geiger zur Verfügung.

Beiden Herren sage ich an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank; ebenso Allen, die mich mit privaten Mittheilungen unterstützten.

Die Zeit, die mir meine geschäftlichen Arbeiten übrig lassen, ist sehr knapp bemessen, und mein Beruf drängt mich mehr zur Erreichung praktischer Resultate, als zu academischen Erörterungen; ich bitte deßwegen die Kürze mancher Entwicklungen, sei es von Zahlen, sei es von Ansichten, kurz alle Mängel meiner Arbeit zu entschuldigen.

Andere und Bessere streben mit mir nach der Erreichung des gleichen Zieles; möge des Jahres Wende, vor der wir nahe stehen, dieselbe uns näher rücken:

Das walte Gott!

Aschaffenburg, Weihnachten 1893.

Franz Woerner.

Vorwort.

Die vorliegende Schrift, deren Abfassung mir als Mitglied des Gemeinde-[illegible] meiner Vaterstadt [illegible] [illegible] der allmähligen Bildung der [illegible] und dem unteren Theile in den letzten [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] zu erörtern.

Die Veröffentlichungen des Herrn [illegible] C. [illegible] [illegible] zu Frankfurt a. M., vom Jahre 1879 und 1884, [illegible] [illegible] Frankfurt a. M. [illegible] entnahm, gaben mir [illegible] Anregung und Disposition.

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] Beiträge geliefert. Die Kosten des [illegible] [illegible] [illegible] Verfügung.

Beiden Herren sage ich an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank, [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] zu [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

Gott walte [illegible]!

[illegible], [illegible] 18[illegible].

[illegible] [illegible]

A. Der Verkehr Aschaffenburgs.

I. Die Mainschifffahrt.

1. Allgemeines.

Seit den ältesten Zeiten bildeten Flüsse und Ströme die Grenzen und Verkehrswege zwischen den einzelnen Völkerschaften und ihren Ländergebieten; insbesondere vom Maine steht fest, daß er dem Verkehre seit den frühesten Jahrhunderten diente; er bildete von Krotzenburg bis Miltenberg einen Theil des vallum romanum, des Grenzwalles zwischen dem Weltreiche der Römer und dem freien ununterjochten Germanien, während von Krotzenburg abwärts bis Mainz die Römer seine beiden Ufer in festen Besitz genommen hatten.

Daß die Römer, welche geschichtlich mit Flotten von tausend Schiffen unter Drusus, Germanicus usw. bis an die untere Enns kamen, auch die Wasserstraße des Maines vom Rheine aus sowohl zu ihren Zügen, als auch zur Verbindung der einzelnen Castelle und Lager benützten, steht außer Zweifel; gepflasterte Leinpfade umzogen, wie Ausgrabungen ergaben, schon damals theilweise seine Ufer und die Schiffsbewegung zu Berg wurde durch Menschen und Pferde in der dem heutigen Leinreiterverfahren völlig gleichen Weise vorgenommen. Mannigfache Zeichen der hochentwickelten Kultur der Weltbezwinger, die auch am deutschen Flusse kräftig Wurzel schlug und mit kurzen Unterbrechungen wohl drei Jahrhunderte blühte, lassen darauf schließen, daß auch der Schiffsverkehr auf dem Maine ein damals bereits reger und lebhafter war. Den Untergang der Römerherrschaft, das Wogen der Völkerwanderung und die Kämpfe der deutschen Stämme durch die Jahrhunderte überdauernd, entwickelte sich derselbe stetig bis zur Mitte unseres Jahrhunderts trotz der ungünstigen Fahrwasserverhältnisse, der bedeutenden Schifffahrtshindernisse und der schweren Abgaben, mit welchen an einer großen Reihe von Zollstätten die

verschiedensten Territorialherrschaften die Schifffahrt in einer Höhe belasteten, daß z. B. auf einer Fahrt zu Berg von Mainz nach Kitzingen im Jahre 1790 an 25 Zollstätten für eine Ladung von 2300 Centner 666 fl. 43 kr. Abgaben und 93 fl. 6 kr. Accidenzen an die Zöllner gezahlt werden mußten.

In den letzten hundert Jahren insbesondere nahm der Schiffsverkehr auf dem Maine so außerordentlich zu, daß derselbe im Jahre 1840 wohl auf 10 Millionen Centner geschätzt werden kann.

Eine Reihe von Rangschifffahrten zwischen dem Ober- und Mittelmain und dem Rheine sorgten für regelmäßige Verfrachtungen, die Würzburger Rhein- und Main-Dampfschifffahrtsgesellschaft, sowie die Frankfurter Schleppschifffahrts-Gesellschaft boten auch für Eilgüter eine rasche und nicht allzu theuere Beförderung, und als um diese Zeit Dank der weitsehenden Fürsorge unseres unvergeßlichen Königs Ludwig I. für sein Bayernland auch der Donau-Main-Kanal für den Wassertransport eröffnet wurde, hegte man allerwärts die Hoffnung, daß der deutsche Handel den Verkehr zwischen dem schwarzen Meer und der Nordsee über die Donau und den Main an sich reißen und behaupten könne.

Diese Hoffnungen sind nicht in Erfüllung gegangen.

Bis in die fünfziger Jahre strebte die Schifffahrt rüstig vorwärts; als jedoch die Eisenbahnen, auf Staatskosten gebaut, in Wirksamkeit traten und sich die Schienenstränge zwischen Städten und Ländern spannten, über Flüsse und Thäler und durch der Gebirge Höhen den kürzesten Weg suchend, zog wie mit magischer Gewalt dieser neue, bisher unbekannte Raschheit bietende Transportweg die größte Menge der Güter an sich. Frei von Lasten gegenüber der mit Abgaben belasteten Schifffahrt, frei in der Bewegung auf ihrem mit allen gesetzlichen und staatlichen Mitteln geschützten Eisenwege, gegenüber den die Schifffahrt hemmenden Hindernissen im Strome, jederzeit Tag und Nacht, Winter und Sommer schnell und unbehindert zum Transport bereit, mußte die Eisenbahn um so sicherer als Siegerin aus dem Kampfe mit der Schifffahrt hervorgehen, als mit dem Ausbau des Schienennetzes, das in kurzer Zeit über alle Länder gezogen wurde, die Vernachlässigung der Wasserstraßen gleichen Schritt hielt.

Die Königlich bayerische Regierung allein von allen Mainuferstaaten war bereits zu jener Zeit bemüht, den Klagen und Beschwerden des in seiner Existenz bedrohten Schifferstandes über die Mangelhaftigkeit des

Fahrwassers abzuhelfen, nachdem sie bereits im Jahre 1818 ihre sämmtlichen Zollstätten am Oberlaufe des Maines von Bamberg bis zur bayerischen Grenze aufgehoben hatte.

Der untere Lauf des Maines dagegen ist trotz aller Stipulationen des Wiener Congresses, der Mainschifffahrtsakte und anderer Staatsverträge niemals zu einer durchgreifenden Verbesserung gelangt; Bayern, Baden, Hessen, die freie Stadt Frankfurt und Nassau stießen rechts und links in den verschiedensten Uferlängen auf den Main; langwierige und schwierige Verhandlungen über die Beiträge zu den Kosten der Correctionsarbeiten ließen diese niemals zur richtigen Durchführung kommen.

Ein Beweis hiefür ist, daß in dem Jahrzehnt von 1864—1873 von 3653 Tagen 2228 Tage, also zwei Drittel des ganzen Jahrzehnts, eine Fahrwassertiefe von unter 3 Fuß Frankfurter Pegel zeigten; der Rest ist von der Winterzeit, Eisgang in Anspruch genommen, während im Staatsvertrag von 1846 bestimmt war, daß die geringste Fahrwassertiefe des Maines von Frankfurt bis Mainz 0,90 m betragen solle.

Diese Mangelhaftigkeit des Fahrwassers im Maine, sowie eine Reihe von Schifffahrtshindernissen, so insbesondere die Versandung der Mündung des Maines bei Kostheim zwangen den Schiffsverkehr, sich auf Fahrzeuge von nur 1000 Centner Tragfähigkeit zu beschränken oder nur halbe Ladungen zu nehmen und öfters zu leichtern. Die hiedurch entstehenden Mehrkosten und Aufenthalte, sowie die theuere Bergfahrt mit Pferden ließ die Schifffahrt im Kampfe mit den allseits begünstigten Eisenbahnen erlahmen. Jeder Tag brachte ihr weiteren Rückgang, brachte sie näher an ihre völlige Auflösung. Die traurigen Zustände der Schifffahrt und ihre Folgen an den einzelnen größeren Plätzen am Untermain sind von Consul Puls in Frankfurt a. M. in seiner Schrift „Die volkswirthschaftliche Bedeutung der Kanalisirung des Maines von Frankfurt bis zum Main", (Frankfurt 1879), sowie von Stadt- und Handelskammer-Sekretär Bödicker zu Hanau in einer Denkschrift über „Die Weiterführung der Kanalisirung des Maines bis Hanau" (Hanau 1892) eingehend geschildert worden; für Aschaffenburg wird dies in Folgendem geschehen.

2. Aschaffenburg und die Mainschifffahrt.

Unter den 350 Ortschaften und 40 größeren und kleineren Städten, welche sich im Laufe der Zeiten längs der Ufer des Maines erhoben, nahm **Aschaffenburg** von jeher eine der bedeutendsten Stellen im Schiffsverkehre ein.

Von cca. 350 Mainschiffern, welche in der Mitte unseres Jahrhunderts den Main befuhren, waren 36 Schiffereibesitzer mit 68 Fahrzeugen und 101 700 Ctr. = 5085,00 T. Ladefähigkeit in Aschaffenburg ansässig; fünf sogenannte Nachtschelcher, welche täglich abwechselnd mit Gütern nach Frankfurt fuhren, und die Fahrzeuge von unter 500 Ctr. = 25 T. Ladefähigkeit sind hiebei nicht mitgerechnet. Der Verkehr zu Wasser war ein äußerst lebhafter.

Aus den Aufzeichnungen der verschiedenen Zollstätten am Maine, insbesondere der Aschaffenburg am nächsten gelegenen: Steinheim, geht hervor, daß in den Jahren 1854—60 durchschnittlich pro Jahr allein cca. 5 000 000 Ctr. = 250 000 T. zollpflichtiger Waaren den Main bei Aschaffenburg passirten.

Die nicht zollpflichtigen Güter, wie Steine, behauen und roh, Erden, Obst, Sand, Dünger usw. sowie der ganze Floßholzverkehr sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; es kann deshalb die Masse der in der genannten Zeit bei Aschaffenburg vorbeischwimmenden Güter **oder der Gesammtdurchgangsverkehr** auf

13 000 000—15 000 000 Ctr.
= 650 000—750 000 T.

angenommen werden.

Auf Thal- und Bergverkehr vertheilte sich dieser Durchgangsverkehr folgendermaßen:

a. Thalverkehr:

An zollpflichtigen Gütern	cca.	4 365 000	Ctr.	= 218 250	T.
„ Floßholz	„	3 000 000	„	= 150 000	„
„ sonstigen Gütern .	„	4 000 000	„	= 200 000	„
	zus.	11 365 000	Ctr.	= 568 250	T.

b. Bergverkehr:

An zollpflichtigen Gütern	cca.	1 095 000	Ctr.	= 54 750	T.
„ sonstigen Gütern	„	1 500 000	„	= 75 000	„
	zus.	2 595 000	Ctr.	= 129 750	T.

Der **Lokalverkehr** Aschaffenburgs zu Wasser war ebenfalls in der angegebenen Zeit ein sehr reger. Täglich kam und ging ein Dampfschiff mit Anhang mit einer Ladung von . . . . 1200 Ctr.
An Holz, Steinen, Schwerspath usw. wurden pro
Tag eingeladen . . . . ca. 6000 „

zus. täglich 7200 Ctr. = 360 T.

Rechnet man das Jahr für den Schiffereibetrieb zu 280 Tagen, so ergibt sich ein

Abgangsverkehr pro Jahr von 100 800 T.

Ankamen in Aschaffenburg außer dem täglich mit Ladung verkehrenden Dampfschiff mit 1200 Ctr. = 60 T. an Kohlen, Koaks, Eisen, Colonialwaaren usw. cca. 2000 Ctr. = 100 T., oder zusammen 160 T. pro Tag. Dies ergibt einen

Ankunftsverkehr pro Jahr von 145 600 T.

Stellt man diesen Durchschnittsverkehrsziffern der Jahre 1854—1860 die heutigen gegenüber, so ergibt sich eine wahrhaft erschreckende Abnahme.

Die Zahl der in Aschaffenburg 1854—60 ansässigen Schiffereibesitzer ist von 36 mit 68 Fahrzeugen und 101 700 Ctr. = 5085 T. Ladefähigkeit auf 9 Schiffereibesitzer mit 11 Fahrzeugen und 26 900 Ct. = 1345 T. Ladefähigkeit herabgesunken.

Die allmählige Verminderung ist auf der folgenden Tabelle ersichtlich gemacht.

Tabelle I.

Zahl der Schiffereibesitzer Aschaffenburgs und Ladefähigkeit der Fahrzeuge.

Jahr	Zahl der		Ladefähigkeit		Bemerkungen
	Besitzer	Schiffe	Centner	Tonnen	
1850/60	36	68	101700	5085,00	Hiebei sind nicht gerechnet die Fahrzeuge unter 500 Centner Ladefähigkeit und fünf Nachtschelcher, welche täglich abwechselnd nach Frankfurt mit Gütern fuhren.
1872	22	43	55610	2780,50	
1877	13	26	39000	1950,00	
1883	9	24	38720	1936,00	
1887	11	18	27020	1351,00	
1892	9	11	26900	1345,00	

Von den jetzt noch in Aschaffenburg ansässigen 9 Schiffereibesitzern befahren fünf Schiffseigner mit 17800 Ctr. = 890 T. Ladefähigkeit fast ausschließlich den Rhein und die kanalisirte Mainstrecke; die vier restlichen mit 6 Fahrzeugen und 9000 Ctr. = 455 T. Ladefähigkeit sind Holz- und Kohlenhändler und fahren nur für eigene Rechnung zu Thal Brenn- und Schneidholz und bergwärts Kohlen.

Gleichen Schritt mit dem Rückgange der Zahl der Schiffereibesitzer hielt selbstverständlich die Verminderung der auf dem Maine transportirten Güter. Der **Durchgangsverkehr** zu Thal stieg zwar noch bis zum Anfang der sechziger Jahre, um dann langsam zu fallen, allein der Durchgangsverkehr zu Berg nahm bereits in den fünfziger Jahren durch die Concurrenz der Eisenbahnen sehr rasch ab.

Im Jahr 1854 passirten zu Thal 3684000 Ctr. zollpflichtiger Güter; diese Ziffer stieg bis zum Jahre 1860 auf 5045000 Ctr.; zu Berg passirten 1854 1556000 Ctr. zollpflichtiger Güter; 1860 nur noch 634242 Ctr.

In diesem Verhältnisse nahm der Durchgangsverkehr zu Berg weiter ab, sodaß derselbe im Jahr 1883 nur noch betrug

cca. 7000 Ctr. = 350 T.

Derselbe hat von 1854—1883, also in 30 Jahren, um das Vierhundertfache abgenommen.

Für den heutigen Durchgangsverkehr zu Thal und zu Berg existiren genaue Aufzeichnungen nur für den Bergverkehr von 1887 ab durch die Kettenschleppschifffahrt.

Es läßt sich jedoch aus der Zahl der Aschaffenburg zu Thal beladen passirenden Schiffszüge berechnen, **daß der heutige Durchgangsverkehr zu Thal cca. 5 096 000 Ctr. = 254 800 T. beträgt.**

Der Durchgangsverkehr zu Berg, der, wie bereits oben erwähnt, im Jahre 1883 auf 7000 Ctr. = 350 T. gesunken war, ist durch Legung der Kette wieder langsam höher geworden. Die einschlägigen Ziffern sind auf beistehender Tabelle angegeben.

Tabelle II.

Durchgangsverkehr zu Berg.

Jahr	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit Tonnen	Geladen Tonnen	Ausgeladen Aschaffenburg	Durchgehend Tonnen
1887	3993	268100	7923,4	124	7793,40
1888	3764	252564,4	13872,7	134	13738,70
1889	4094	276255,1	12581,5	594	11987,50
1890	4281	287393,85	11263,65	1705	9558,65
1891	4151	279377	8863		
1892	4185	271519	9327		

Trotzdem, wie diese Tabelle zu gleicher Zeit zeigt, die durch die Kette zu Berg beförderten Schiffe nicht den zwanzigsten Theil oder 5 Prozent ihrer Ladefähigkeit Belastung hatten, hat sich doch der Durchgangsverkehr zu Berg seit 1883 wieder um **das dreißigfache gehoben**, ein Beweis, daß die Schifffahrt nur zeitgemäßer Hülfsmittel bedarf, um sich wieder zu erholen.

Nimmt man den Durchgangsverkehr zu Thal und zu Berg pro 1890 zusammen, so ergibt sich

ein Gesammtdurchgangsverkehr pro Schiff
von 5287173 Ctr. = 264358,65 T.;

eine Verminderung gegen die Durchschnittsziffern von 1854 bis 1860 von cca. zweihundert Prozent.

Diese Verminderung würde noch ungleich mehr betragen, wenn nicht eine große Menge von Gütern zu Thal, insbesondere Bausteine jeglicher Art durch das Fehlen einer Eisenbahn zwischen Miltenberg und Wertheim unbedingt auf den Wasserweg angewiesen wäre.

Der Lokalverkehr Aschaffenburg zu Wasser ging wie in allen Mainstädten, in den Jahren 1860—1887 ebenfalls ständig zurück, wie dies die folgende Tabelle für die achtziger Jahre veranschaulicht.

Tabelle III.

Aschaffenburg

Jahr	Angekommen: zu Berg Zahl der Schiffe	zu Berg Tragfähigkeit Tonn.	zu Berg Geladen Tonnen	Angekommen: zu Thal Zahl der Schiffe	zu Thal Tragfähigkeit Tonnen	zu Thal Geladen Tonnen	Abgegangen: zu Berg Zahl der Schiffe	zu Berg Tragfähigkeit Tonnen	zu Berg Geladen Tonnen	Abgegangen: zu Thal Zahl der Schiffe	zu Thal Tragfähigkeit Tonn.	zu Thal Geladen Tonnen	Zusammen Tonnen
1881	8	775	57,50	32	2940,00	2290,00	9	810,00	97,50	40	4530	3005,00	5450,00
1882	5	535	95,00	47	4840,00	3684,00	5	580	50,50	65	7990	6225,00	9954,50
1883	11	1180	66,50	24	2005,00	1009,00	17	1525	262,50	42	5151	3705,00	5043,00
1884	8	1020	49,00	12	1320,00	479,00	7	930	41,00	44	5930	4460,00	5029,00
1885	11	1200	110,00	30	2500,00	1252,00	7	760	90,00	35	4075	2625,00	4077,00
1886	13	760	270,00	16	1080,00	591,00	1	150	3,00	51	5800	4440,00	5304,00
1887	17	1830	124,00	15	1550,00	896,00	3	280	4,50	41	4460	2915,00	3939,50
1888	17	1700	134,00	16	1700,00	900,00	6	450	17,00	43	4500	3094,00	4145,00
1889	16	1640	594,00	18	1910,00	1071,00	8	700	688,00	42	4220	3010,00	5363,00
1890	25	2910	1705,00	23	2700,00	2030,00	14	1720	880,00	47	5070	3355,00	7970,00
1891	31	3690	2920,00	34	3790,00	3040,00	11	1090	490,00	50	5565	4355,00	10805,00

Der Lokalverkehr Aschaffenburgs, der in der Zeit 1854—60 145600,00 T. betrug, bezifferte sich im Jahre 1887 noch auf den verschwindenden Betrag von 3939,50 T. **Derselbe hat also zwischen den genannten Jahren sich um über viertausend Prozent vermindert.**

Seit Legung der Mainkette von 1887 ab ist wie bei dem Durchgangsverkehr zu Berg, auch im Lokalverkehr Aschaffenburgs zu Wasser eine langsame Steigerung zu constatiren, allein von Belang wird dieselbe in solange nicht sein, als die Verbesserung des Fahrwassers im Maine den Transport von Massengütern nicht näher rückt. Die Kette allein ist hiezu **nicht** im Stande.

Das ist leicht zu beweisen durch das Resultat, welches auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg resp. Frankfurt-Aschaffenburg erzielt wurde. Die entsprechenden Ziffern sind auf Tabelle II gegeben und zeigen, daß eine ausgiebige oder nur nennenswerthe Massenfracht für den Verkehr der Kette zu Berg nicht zu beschaffen war.

Die Kohlen, um die es sich in erster Linie hier hätte handeln können, und welche doch zumeist in Bayern landeinwärts gebraucht werden, müßten zweimal umgeschlagen werden: einmal von den großen Rheinschiffen nach den Mainschiffen und von diesen dann nochmals zur Bahn. Hierdurch wird die Kohle nicht allein in der Qualität geringer, sondern es fällt durch die doppelten Umladekosten auch der größte Theil des Vortheils weg, den die Wasserfracht zu bieten in der Lage ist.

Die Strecke Gustavsburg oder Frankfurt-Aschaffenburg ist auch ohnehin für den doppelten Umschlag zu kurz.

Wie sich die Verhältnisse bei Weiterlegung der Kette bis Würzburg und Bamberg gestalten, ob für diese verlängerten Transporte die Kette mit der Bahn concurriren und wenigstens die Kohlenbeifuhr für Bayern wird theilweise übernehmen können, muß Sache näherer Untersuchungen und der Erfahrung bleiben.

Dagegen liefert die in folgender Tabelle gegebene Uebersicht des Lokalwasserverkehrs für Frankfurt a. M. den unumstößlichen Beweis, daß eine Canalisation des Maines in den richtigen Abmessungen den Verkehr zu Wasser in ungeahnter Weise zu beleben im Stande ist:

Tabelle IV.

Frankfurt a. M.

	Angekommen:						Abgegangen:						
	zu Berg			zu Thal			zu Berg			zu Thal			Zusammen
Jahr	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit Tonnen	Geladen Tonnen	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit Tonnen	Geladen Tonnen	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit Tonnen	Geladen Tonnen	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit Tonnen	Geladen Tonnen	Tonnen
1880	144	22890,00	6664,50	2231	141882,50	84011,95	2246	143760,00	unbekannt	133	435050,00	unbekannt	
1881	154	22235,00	6845,76	2008	126107,50	75026,65	2020	124312,00	637,40	131	20075,00	2118,75	48728,56
1882	174	22994,60	7972,93	2471	152328,50	116294,05	2486	143953,00	426,75	145	20054,00	2086,40	126780,13
1883	301	38577,85	14495,82	3140	187669,50	130956,60	3185	187880,90	381,20	253	24228,28	2401,60	148235,22
1884													150513,70
1885	Bauzeit des Kanals		150368	Durchschnitt der drei Jahre		133701,65			583,50			3103,30	150805,00
1886													155956,80
1887	1437	302825,00	213912,30	3330	175903,80	98857,50	3402	175626,00	5013,30	1353	298366,70	42279,70	349721,40
1888	2005	418481,94	346205,00	3086	175165,96	125672,00	3178	197075,45	4414,07	1876	381717,70	40506,80	493720,05
1889	2259	540535,00	397739,97	3217	183182,99	122968,40	3369	231385,95	3375,64	2075	473766,32	53526,38	577609,90
1890	2341	650026,50	468218,70	3402	212659,16	136913,75	3522	256815,89	3111,82	2170	578084,94	94856,87	703101,14
1891	1983	594904,03	404168,36	3051	170604,06	113786,40	3197	209471,95	1938,85	1805	495312,61	57271,22	577164,83
1892	2336	758282,78	506103,44	3260	188040,10	100508,42	3344	223067,20	2019,69	2220	673498,15	100486,13	709117,70

Die Resultate der Canalisation des Maines bis Frankfurt müssen Jeden überzeugen, daß, wie Baurath Doell in seiner Schrift „Die Wasserstraßen in Frankreich (Berlin 1891)" sagt, die Locomotive nur ein Zugpferd, die Wasserstraße der Elephant für die Massenbewegung ist. Es wird hohe Zeit, sagt der geachtete Ingenieur, daß auch die letzten Widersacher sich bekehren, damit ihre Söhne nicht eines Tages die Achseln über die geistig blinden Eltern zucken, die nicht verstehen wollen, daß neue Zeiten, neue Wege erfordern.

Die bisher gepflogene Art der Correction des Mainflusses ist, selbst wenn nach deren vollständiger Durchführung ein um einige Centimeter verstärkter Wasserstand im Flußlaufe erreicht wird, niemals im Stande, diesen, für die neue Zeit passenden, neuen Weg zu schaffen; das beweist die trotz aller Correction in Vorstehendem mit nackten Ziffern dargestellte Abnahme der auf dem Wasser beförderten Gütermengen und der unaufhaltsame Rückgang des Schiffereigewerbes auf dem Maine, insbesondere auf den Strecken derselben, welchen auch die Möglichkeit des Bahntransportes offen steht.

Letzterer ist seit seinem kurzen Bestehen in's riesenhafte gewachsen, wie die folgenden Ziffern des Bahnverkehrs für Aschaffenburg illustriren werden. Es wird allgemach Zeit, daß auch hier der Elephant der Massenbewegung, die Wasserstraße, ihr Theil übernimmt, nicht um, wie mit Unrecht befürchtet wird, dem Dampfroß Concurrenz zu machen, sondern um es von jenen Gütermengen zu entlasten, die im Bahntransporte kaum mehr rentabel sind, und um außerdem jene Güter in den Verkehr zu bringen, welche den theueren Bahntransport überhaupt nicht ertragen und bis jetzt deshalb unbenutzt und nutzlos bei Seite lagen.

Erst dann werden die jetzt todten Ufer und Quais sich wieder beleben in regem Verkehr. Die Schifffahrt wird zu neuem Aufschwunge sich kräftigen, welcher den in diesen Zeilen geschilderten traurigen Rückgang vergessen lassen wird, unter dem das Schiffergewerbe und seine Heimstätten gleicherweise leiden, und welchen selbst der große Bahnverkehr nicht ersetzen kann, den Aschaffenburg, wie nachstehend geschildert werden soll, mehr als alle anderen Schwesterstädte längs des Maines an sich zog.

II. Der Eisenbahnverkehr Aschaffenburgs.

1. Allgemeiner Verkehr.

Aschaffenburg ist der Endpunkt der Kgl. bayr. Staatseisenbahnen im Nordwesten. Hier biegt eine der Hauptbahnlinien Deutschlands, aus dem Herzen Bayerns kommend, durch die engen, vielgewundenen Thäler des Spessarts in die große Rheinebene, welche sich dem Zuge des Odenwaldes folgend auf der rechten Thalseite bis Aschaffenburg erstreckt; über Frankfurt und Mainz nach Westen und Nordwesten ausstrahlend, nimmt diese Linie andererseits den Verkehr nach Bayern, Südthüringen, Böhmen, Oesterreich-Ungarn u. s. w. auf.

Die Gebiete, welche sie verbindet, gehören zu den produktivsten Europas in industrieller, commerzieller und agriculturеller Beziehung.

Bayerns und Oesterreich-Ungarns Getreide und Holz, Böhmens und Thüringens Glas und Spielwaaren kreuzen sich hier mit dem schwarzen Diamanten des Ruhrgebietes und den Erzeugnissen der Metallindustrie aus dem Bereiche des unteren Rheines in riesigen Mengen; der Bahnverkehr Aschaffenburgs ist deshalb ein äußerst lebhafter, stets steigender. Längst sind die Abmessungen des Bahnhofes hierfür zu klein geworden; der Verkehr war nur mit den größten Schwierigkeiten und unter steter Gefahr für Sicherheit und Leben zu bewältigen; eine beträchtliche Vergrößerung der Bahnhofsanlage, welche derzeit in Ausführung begriffen ist, soll hierin bessere Verhältnisse schaffen.

Die Gesammtgüterbewegung im Bahnhofe Aschaffenburg setzt sich folgendermaßen zusammen:

A. Aus dem Verkehr der Station Aschaffenburg mit anderen bayrischen wie außerbayrischen Stationen. (**Lokalverkehr**);

B. Aus dem Verkehr zwischen allen bayrischen Stationen östlich Aschaffenburgs mit den westlich gelegenen außerbayrischen Stationen über Aschaffenburg. (**Wechselverkehr**);

C. Aus dem Verkehr zwischen außerbayrischen Stationen über Aschaffenburg. (**Transitverkehr.**)

A. Der Lokalverkehr Aschaffenburgs.

Der Lokalverkehr der Station Aschaffenburg d. h. jener Verkehr, bei welchem Aschaffenburg die Güter empfängt oder versendet, setzt sich wiederum zusammen:

a. Aus dem internen Verkehr d. h. dem Verkehr zwischen Aschaffenburg und den übrigen bayrischen und rechtsrheinischen Stationen,

b. aus dem Wechselverkehr nach Osten d. h. dem Verkehr Aschaffenburgs mit außerbayrischen Stationen über die bayrischen Bahnen und

c. aus dem Verkehr über die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

In der hier folgenden Uebersicht sind die Ziffern für die einzelnen Verkehrsrichtungen und die Gesammtsummen der von Aschaffenburg empfangenen und abgesandten Güter nach den amtlichen Nachweisungen gegeben. Diese Ziffern beweisen, daß der Lokalverkehr Aschaffenburgs in zehn Jahren an abgegangenen Gütern um cca. 60%, an angekommenen um nahezu 100% **zugenommen** hat.

Tabelle V.

Ueberſicht

über den Lokal-Güterverkehr für die Station Aſchaffenburg, für die Jahre 1880 mit 1891.

I. Von Aſchaffenburg abgegangen: | II. In Aſchaffenburg angekommen:

Jahr	I. A. Nach den Stationen der bayr. Bahnen rechts d. Rheins (interner Verkehr des amtl. Berichts). Tonnen	I. B. Nach außerbayr. Stationen über bayriſche Bahnen excluſ. der heſſiſchen Ludwigsbahn (Wechſelverkehr des amtlichen Berichts). Tonnen	I. C. Nach außerbayriſchen Stationen über die heſſiſche Ludwigsbahn. Tonnen	Summa der abgegangenen Güter. Tonnen	II. A. Von den Stationen der bayr. Bahnen rechts des Rheins (interner Verkehr). Tonnen	II. B. Von außerbayr. Stationen über bayriſche Bahnen excluſ. der heſſiſchen Ludwigsbahn (Wechſelverkehr). Tonnen	II. C. Von außerbayriſchen Bahnen über die heſſiſche Ludwigsbahn. Tonnen	Summa der angekommenen Güter. Tonnen
1880	11012	2013	unbekannt	—	18038	5517	unbekannt	—
1881	19710	1963	29303	50976	18944	4184	59782	82910
1882	28727	2210	29867	60804	18844	5433	73429	97706
1883	17514	2333	44177	64024	34233	5785	64370	104388
1884	20119	2522	37288	59929	27915	5948	68980	102843
1885	13505	1972	33757	49234	16845	5017	62984	84846
1886	14186	2753	37050	53989	16987	4218	67680	88885
1887	16268	2837	37418	56523	21957	4908	78663	105528
1888	15501	2920	40035	58456	31431	5800	76282	113513
1889	21013	3044	34116	58173	39993	4336	84362	128691
1890	34664 (A + B)		38147	72805	39423 (A + B)		112419	148842
1891	47047 (A + B)		35228	82275	41734 (A + B)		117439	159173

B. Der Wechselverkehr Aschaffenburgs.

Bei dem Wechselverkehr kommt Aschaffenburg nur insofern in Betracht, als die im Wechselverkehr rollenden Gütermengen den Bahnhof Aschaffenburg überschreiten; allein die Zahlen dieses Verkehrs sind deswegen meiner Ansicht nach um so wichtiger, als sich aus ihnen und den Ziffern des Transitverkehrs ersehen läßt, welch bedeutende Gütermengen die Station Aschaffenburg passiren, von denen ein großer Theil hier dem Wasserwege zugeleitet werden kann.

Im Wechselverkehr kommen in Betracht:

a. der bayrisch-belgisch-englische Verkehr;
b. der bayrisch-niederländische Verkehr;
c. der bayrisch-rheinisch-westphälische Verkehr;
d. der bayrisch-Saarbrücker Verkehr;
e. der bayrisch-nassauische Verkehr;
f. der Gustavsburger Umschlagverkehr;
g. der bayrisch-hessische Verkehr;
h. der bayrisch-pfälzische Verkehr zu Hälfte, da ein Theil desselben über die badischen und württembergischen Linien geht.

Die übrigen westlich und nordwestlich von Aschaffenburg gelegenen Verkehrsbezirke sind nicht in Betracht gezogen, da eine genaue Ermittlung der betreffenden Ziffern nicht möglich ist.

Tabelle VI.

Wechselverkehr der Station Aschaffenburg
abgerundet auf 1000 Tonnen.

Jahr	Abgegangen Tonnen	Angekommen Tonnen	Summa
1880	263000	399000	662000
1881	345000	440000	785000
1882	331000	490000	821000
1883	335000	516000	851000
1884	333000	526000	859000
1885	327000	564000	891000
1886	293000	531000	824000
1887	416000	681000	1 097000
1888	424000	719000	1 143000
1889	455000	834000	1 289000
1890	502000	890000	1 393000
1891	521000	914000	1 435000

Auch hier läßt sich eine Verkehrszunahme von cca. 100 % im Zeitraume von 10 Jahren konstatiren.

c. Der Transitverkehr Aschaffenburgs.

Der über Aschaffenburg laufende Transitverkehr ist der bedeutendste von ganz Bayern und setzt sich aus dem Verkehre folgender Strecken zusammen:

a. Aschaffenburg-Eger;
b. „ -Franzensbad;
c. „ -Furth im W.;
d. „ -Hof;
e. „ -Kufstein;
f. „ -Lichtenfels;
g. „ -Meiningen;
h. „ -Passau;
i. „ -Probstzella;
k. „ -Ritschenhausen;
l. „ -Wertheim;
m. „ -Würzburg-Heidelberg.

Die Zahlen dieses Verkehrs geben ein besonderes Bild; dieselben steigen für die von den Anschlußbahnen übernommenen Güter, fallen dagegen in wechselnden Ziffern für die an fremde Linien abgegebenen Gütermengen; es ist dies ein Beweis dafür, daß sich der Transitverkehr über Aschaffenburg westwärts zu dessen Ungunsten verschoben hat und zwar dadurch, daß eine große Menge von Transitgütern den direkten Weg zur Wasserstraße nach Mannheim sucht. Die Verminderung beträgt, die Jahre 1880 mit 1884 gegen 1885 mit 1889 verglichen, also in fünfjährigen Perioden ca. 20%.

Tabelle VII.

Transitverkehr der Station Aschaffenburg.

Jahr	Uebernommen Tonnen	Uebergeben Tonnen	Summa
1880	47868	145882	736479
1881	37515	112430	
1882	39709	164737	
1883	43959	163327	
1884	51464	150103	
1885	48274	123909	581983
1886	49222	100635	
1887	53283	112520	
1888	61997	126842	
1889	62920	118077	180997
1890	60062	116324	176387
1891	64169	119394	183563

Aus dem Lokalverkehr, dem Wechsel- und Transitverkehr läßt sich die Gesammtgüterbewegung im Bahnhofe Aschaffenburg berechnen.

Tabelle VIII.

Uebersicht

über den gesammten Güterverkehr der Eisenbahnstation Aschaffenburg in den Jahren 1880—91.

Jahr	I. Von Aschaffenburg abgegangen: A. Lokal-Verkehr	B. Wechsel-Verkehr	C. Transit-Verkehr	Summa I. A. B. C.	II. In Aschaffenburg angekommen: A. Lokal-Verkehr	B. Wechsel-Verkehr	C. Transit-Verkehr	Summa II. A. B. C.	Gesammt-Summe
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1880	unbekannt	263000	145882	—	unbekannt	399000	47868	—	—
1881	29303	345000	112430	486733	82910	440000	37515	540424	1 027157
1882	29867	331000	164737	525604	97706	490000	39709	627415	1 153019
1883	44177	335000	163327	542504	104388	516000	43959	664347	1 206851
1884	37288	333000	150103	520391	102843	526000	51464	680307	1 200698
1885	33757	327000	123909	484666	84846	564000	48274	697120	1 181786
1886	37050	293000	100635	430685	88885	531000	49222	669107	1 099792
1887	37418	416000	112520	565938	105528	681000	53283	839811	1 405749
1888	40035	424000	126842	590877	113513	719000	61697	894210	1485087
1889	34116	455000	118077	607193	128691	834000	62920	1 025611	1 632804
1890	38141	502679	116324	657144	148842	890127	60062	1 099031	1 756175
1891	35228	521326	119394	675948	117439	914156	64169	1 095764	1 771712

Diese Zahlen zeigen, daß der Eisenbahnverkehr Aschaffenburgs in den Jahren 1881 bis 1889 von 1027157 Tonnen auf 1632804 Tonnen, sohin um rund 60% **gestiegen** ist. Die Erhöhung des Verkehrs ist eine stetige und zeigt insbesondere seit Eröffnung des Mainkanals Frankfurt-Mainz sehr rasch steigende Ziffern, **welche Aschaffenburg unter die ersten Bahn-Verkehrsplätze Bayerns stellen.**

Daß die Zahlen in vorstehenden Tabellen richtig, insbesondere diejenigen des Wechselverkehrs eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sind, läßt sich durch die Wagenbewegung im Bahnhofe Aschaffenburg kontrolliren.

Tabelle IX.

Wagenbewegung der Station Aschaffenburg 1880—1891.

	Abgegangen nach		
Jahr	Bayern	Hessen	Summa
1880	120040	129785	249825
1881	125791	139303	265094
1882	135647	149506	285153
1883	148505	161377	309882
1884	161358	172704	334062
1885	157171	170545	327716
1886	161195	173951	335146
1887	170350	184866	355216
1888	188918	202173	391091
1889	195356	208245	403601
1890	203297	218549	421846
1891	208548	219571	428119

Auch die Anzahl der Aschaffenburg passirenden Wagen ist in den Jahren 1880/1891 von 249825 auf 428119 oder um rund 70 % gestiegen.

2. Kohlenverkehr.

Unter den Gütern, welche den Bahnhof Aschaffenburg durchrollen, nimmt die Kohle die erste Stelle ein. Die schon Eingangs geschilderte Lage Aschaffenburgs als Endpunkt der bayr. Staatsbahnen im Nordwesten läßt einen anderen kürzeren Weg vom Rheine her nach Bayern nicht

finden und bestimmt Aschaffenburg naturgemäß zu dem, was es eigentlich schon sein sollte, zu einem großen Kohlenumschlagplatz für die bayr. Staatsbahnen und die bayr. Industrie. Die Canalisation des Maines bis Aschaffenburg würde ermöglichen, die Kohlen von der Ruhr bis Aschaffenburg auf dem billigen Wasserwege zu beziehen und hier bayr. Wagen mit denselben zu beladen. Bei den späteren Ausführungen über die Canalisation soll hierauf noch näher eingegangen und insbesondere die Ersparung nachgewiesen werden, welche der bayr. Staat allein durch eine derartige Regelung des Kohlenbezuges zu machen in der Lage wäre. Der Bedarf an Kohlen im Regiebetrieb der Kgl. Staatseisenbahnen ist in folgender Tabelle dargestellt.

Tabelle X.

Verbrauch von Kohlen für den Lokomotivbetrieb der bayr. Staatsbahnen.

Jahr	Ruhrkohlen Tonnen	Saarkohlen Tonnen	Summa
1880	62274	8557	70831
1881	62848	5012	67860
1882	87718	3382	91100
1883	88852	8710	97562
1884	97241	8812	106053
1885	93892	3054	96946
1886	104778	2741	107219
1887	106381	11150	117531
1888	114601	20807	135408
1889	151525	23790	175315
1890	177808	22137	199945
1891	187707	16766	204473
1892			210805
1893	bis Ende November		280900

Dem Kohlenbezug der Kgl. Staatseisenbahnen, der in einer zehnjährigen Periode um 400% gewachsen ist, steht eine ebenfalls bedeutende Verbrauchsziffer der bayrischen Industrie gegenüber; dieselbe ist in gleichem Maße wie der Bahnkonsum gestiegen.

Tabelle XI.

Uebersicht

über die

Kohleneinfuhr via Aschaffenburg nach Bayern.

Jahr	Von Saarbrücken Tonnen	Von Rheinland-Westphalen Tonnen	Summa
1880	81990	142469	224639
1881	75800	208274	284164
1882	84580	216391	301971
1883	97240	249242	346482
1884	95450	275241	352691
1885	100980	280753	381733
1886	106970	250554	375524
1887	126850	316647	443497
1888	142130	342665	484795
1889	146780	426778	573558
1890			
1891			
1892			

Die rasche und stets steigende Entwickelung des Kohlenbezuges von Ruhr und Saar ist in dieser Tabelle zahlenmäßig dargestellt und rechtfertigt gewiß den Schluß, daß es der Ruhrkohle gelingen würde, bei verbessertem d. h. verbilligtem längerem Wasserwege der geringwerthigeren böhmischen Kohle in Bayern Konkurrenz zu machen und die Verbrauchsziffern noch ganz bedeutend zu erhöhen. Es soll später noch erörtert werden, welche großen Vortheile der bayr. Industrie aus einem billigeren Ruhr-Kohlenbezuge erwüchsen.

III. Der Floßverkehr.

Die Waldgebirge, die der Main auf dem größten Theil seines Laufes umzieht, machen denselben von jeher zu einem Hauptträger des Floßverkehrs, der auch trotz der Behinderung durch die Mangelhaftigkeit des offenen Fahrwassers, durch die Legung der Mainkette und die Ausführung der Canalisation bis Frankfurt stetig an Umfang zugenommen hat.

Die Mengen der Holzproduktion Oberfrankens, die in den letzten Jahren Sachsen und Norddeutschland mehr als früher kaufte, es beträgt diese Vermehrung von 1890—1891 allein cca. 20000 T., welche dem Floßverkehr auf dem Maine entzogen wurden, brachten die Kreise Mittel- und Oberfranken, Ober- und Niederbayern wieder an den verschiedenen Einpollerplätzen Marktbreit, Ochsenfurt und Würzburg und zwar in verstärkter Masse zum Main.

Die Hölzer aus den genannten Kreisen treten deßhalb auch z. Zt. auf dem Aschaffenburger Floßmarkte neben den oberfränkischen auf und haben in den letzten Jahren den Floßverkehr, der sich außerordentlich zu Gunsten des Neckars verschoben hatte, wieder mehr dem Maine zugeführt.

Die Gewichtsmenge des auf dem Aschaffenburger Floßmarkte gehandelten Holzes, sowie der Durchgangsverkehr des Floßholzes ist in der folgenden Tabelle ersichtlich gemacht.

Die Zahlen sind mit der größtmöglichsten Genauigkeit nach verschiedenen Aufzeichnungen berechnet und zwar für den Floßmarkt Aschaffenburg durch die Zusammenstellung der Holzmengen, welche das Lichtenfelser Wehr passirt haben, vermehrt durch die Quantitäten, welche noch unterhalb genannten Wehres in's Wasser gingen, dagegen auch vermindert durch die Verkäufe und Abgänge unterwegs.

Der Durchgangsverkehr wurde ermittelt durch die Feststellung der geflößten Holzmengen, welche das Floßwehr in Würzburg passirten unter Beirechnung der Flöße, welche im Würzburger Hafen gespannt wurden. — Hievon wurde der Aschaffenburger Marktverkehr in Abzug gebracht.

Der Vergleich mit den entsprechenden Ziffern des Frankfurter Floßverkehrs ergibt die Richtigkeit der Aufstellungen.

Tabelle XII.

Jahr	Ankunft auf dem Floßmarkt					Abgang von dem Floßmarkt					Durchgeg.
	a. Bretter		b. Rundholz		Zus.	a. Bretter		b. Rundholz		Zus.	Brett. u. Rndh.
	Stüml.	Tonn.	cbm	Tonn.	Tonn.	Stüml.	Tonn	cbm	Tonn.	Tonn.	Tonnen
1883	2050	10250	76525	42080	52305	2020	10100	73000	40150	50250	
1884	1950	9750	81550	44850	54600	1910	9550	77700	41735	51285	
1885	1550	7750	78350	43100	50850	1520	7600	74100	40755	48355	
1886	1400	7000	79525	43750	50750	1370	6850	74800	40740	47590	
1887	1200	6000	88900	48895	54895	1180	5900	83800	46090	51990	168200
1888	550	2750	95100	52310	55060	530	2650	90400	49720	52350	130000
1889	300	1590	94600	52030	53530	270	1350	89000	48950	50300	153000
1890	500	2500	90200	49610	52110	470	2350	85300	46915	49265	200000
1891	340	1700	90875	49990	51690	320	1600	85100	46805	48405	160000

Die Zahlen des Floßmarktes in Aschaffenburg zeigen, daß, während der Ankunftsverkehr in Rundholz von 42000 T. im Jahre 1883 auf cca. 50000 T. in den letzten Jahren gestiegen ist, das Flößen der Bretter in sogenannten Stümmeln, d. s. Bünde von circa 1000 Stück, sehr zurückgegangen ist und nahezu aufhört.

Der Grund hievon ist, daß die Bretter vom Flößen naß und schmutzig in den Handel kommen und deshalb unbeliebt geworden sind; es wird z. Zt. der Bahnversandt für Schnittwaare vorgezogen.

Der Durchgangsverkehr zeigt etwas wechselnde Ziffern, die mit dem Verkaufe von Nonnenholz zusammenhängen.

Die oberfränkische Flößerei stand bis vor Kurzem einer Weiterkanalisirung des Maines bis Aschaffenburg direkt feindselig gegenüber. Erst der jüngsten Zeit, insbesondere der Zusammenkunft verschiedener Interessenten bei einer von Herrn Eugen Adelmann, Holzhändler aus München, ausgeführten Floßfahrt durch die Frankfurter Schleuße am 8. Sept. d. J. zu Frankfurt a. M. war es vorbehalten, von einer größeren Anzahl von Flößern und Holzhändlern aus Oberfranken die Erklärung

zu hören, daß bei einer richtigen und sachgemäßen Anlage der Floßrinnen und Vermeidung der bei der Untermainkanalisirung zu Tage liegenden Mißstände die oberfränkische Flößerei nicht gegen eine Weiterführung der Main-Canalisation sei.

Da der Holzhändlerverein, der die bedeutendsten Firmen Süddeutschlands zu seinen Mitgliedern zählt, schon von der Gründung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern an mit den Bestrebungen dieses Vereines sich einverstanden erklärte und den lebhaftesten Antheil an dessen Arbeiten nahm, darf der Hoffnung Raum gegeben werden, daß die Ausführung der weiter zu canalisirenden, und die anzustrebende Aenderung der Mängel der bereits canalisirten Mainstrecke eine derartige werde, daß sich auch die Flößerei bei entsprechender Einrichtung ihres Betriebes weiter entwickeln kann.

Daß dies möglich ist, wird bewiesen durch die Flößerei auf dem Canalnetze von der Weichsel und Netze bis nach Hamburg; dieselbe konstatirt, daß auf der verbesserten Wasserstraße trotz der Steigerung der Betriebskosten, der höheren Arbeitslöhne und der Versicherung der Arbeiter der Betrieb durch verbesserte Organisation ein billigerer, und die Beförderung eine wesentlich raschere und sichere geworden ist.

Da aber gerade die drei letzten Faktoren: Billigkeit, Raschheit und Sicherheit im Transporte die Grundlagen eines jeden geordneten Handelsgeschäftes in unserer Zeit sein müssen und jede Art von Güterbewegung, auch die Art der jetzigen Flößerei, ihre Existenzberechtigung verliert, sobald das zu transportirende Gut auf andere Weise besser und billiger verfrachtet werden kann, muß der bayrische Holzhandel und die bayrische Flößerei den Betrieb der Holzverfrachtung auch dem neuen, besseren Transportwege auf dem Maine anpassen. Der Beispiele, wie dies geschehen kann, sind manche vorhanden; ich möchte da gerade auf die schon vorerwähnte Flößerei auf den norddeutschen Flüssen, insbesondere auf der Warthe und Netze hinweisen.

Was dort möglich ist, wird auch von unsern bayr. Flößern erreicht werden können, wenn es nur an Einem nicht fehlt: An gutem Willen!

Die Erkenntniß, daß die Wasserstraße nicht allein der Floßfahrt dienen kann, sondern auch der Schifffahrt wieder in besserem Maße dienstbar gemacht werden muß, ist bereits allseits durchgedrungen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit nicht den alten Zankapfel hervorholen, um wie viele Prozente des Holzwerthes die Canalisation des Mains bis Frankfurt bislang die Flößerei vertheuerte, und um wieviel sich diese Vertheuerung durch die Weiterführung der Canalisation bis Aschaffenburg erhöhen würde.

Die Ansichten der Fachleute selbst stehen sich in dieser Beziehung schroff gegenüber. Während die Gegner der Canalisation eine Steigerung der Transportkosten von fünf ja zehn Prozent des Holzwerthes berechnen, behaupten und beweisen die Canal-Freunde, daß die Mehrkosten der Flößerei im canalisirten Maine für die Strecke Mainz-Frankfurt cca. 1%, für die Fortsetzung Frankfurt-Aschaffenburg ebensoviel, also im Ganzen cca. 2% des Holzwerthes für die durchgehenden Flöße betrage. Für den Kleinverkauf nach einzelnen Canalstationen wird eine Weitererhöhung der Spesen durch die Geringfügigkeit der Transportmengen bis zu 3% des Holzwerthes zugegeben.

Außerdem wird auch die Ansicht laut, und diese würde mit den Erfahrungen in Norddeutschland übereinstimmen, daß durch verbesserte Organisation des Betriebes, insbesondere regelmäßige billige Schleppfahrt, der Flößereibetrieb auf den alten Kosten erhalten, ja durch die Unabhängigkeit von Wind usw. verbessert werden könne.

Bei der letzten Ausschußsitzung des Vereines für Hebung der Floß- und Canalschifffahrt in Bayern am 26. November d. J. in Würzburg wurde erfreulicherweise der Beitritt hervorragender oberfränkischer Flößereiinteressenten angemeldet.

Gemeinsame Arbeit an der Verbesserung des gemeinsamen Weges wird für Floß- und Schifffahrt ein befriedigendes Resultat erzielen lassen.

IV. Gesammtverkehr Aschaffenburgs.

In den vorstehenden Ausführungen über den Schifffahrts-, Eisenbahn- und Floßverkehr Aschaffenburgs ist insbesondere auf den raschen Verfall des Wasserverkehrs hingewiesen worden. Die untenstehenden Tabellen, welche den Lokalwasserverkehr Aschaffenburgs und Frankfurts in dreijährigen Perioden enthalten, zeigen, daß zwischen den Jahren 1854—60 Aschaffenburg nur um cca. 20 % hinter Frankfurt a. M. zurückstand, während heute letzteres Aschaffenburg im Wasserverkehre nahe um das **Sechzigfache** überflügelt hat.

Tabelle XIII.

Lokaler Wasserverkehr Aschaffenburgs.

Jahr	Centner	Tonnen	Bemerkungen
1854/60	2 912000	145600	Durchschnittlich.
Allmähliche Abnahme des Verkehrs bis auf			
1878	125170	6258,50	Ohne Transit- und Floßverkehr.
1881	109000	5450	
1884	100580	5029	
1887	78780	3939	
1891	216100	10805	

Tabelle XIV.

Lokaler Wasserverkehr Frankfurt a. M.

Jahr	Centner	Tonnen	Bemerkungen
1854	3 582178	179108,90	Nur Zollgüter.
1863	4 235440	211772,20	
1878	2 413714	120685,70	
1881	1 694571,20	84728,56	
1884/86	3 048502	152425,10	Bau des Canals.
1887	7 201256	360062,00	
1891	11 543296	577164,80	

Trotzdem bietet die Zusammenstellung der gesammten Verkehrsziffern für Aschaffenburg ein erfreuliches Bild des Aufschwunges; zum Vergleiche sind die betreffenden Verkehrsziffern für Frankfurt am Schlusse angefügt.

Der Lokal-, Bahn- und Wasserverkehr Aschaffenburg setzt sich folgendermaßen zusammen:

Tabelle XV.

Jahr	Befördert wurden			Gesammt-Lokalverkehr
	zu Wasser	per Bahn		
		angekommen	abgegangen	
	Tonnen	Tonnen		Tonnen
1887	3939,50	105528	56523	165980,50
1888	4145,00	113513	58456	176114,00
1889	5363,00	128691	58173	182227,00
1890	7970,00	148842	72805	228617,00
1891	10805,00	159173	82275	252253,00

Rechnet man hiezu den Wechsel- und Transit-Verkehr, den Durchgangsverkehr zu Wasser und den Floßverkehr, so ergibt sich folgender Gesammtverkehr:

Gesammtverkehr Aschaffenburgs.

1887	1 961664	Tonnen
1888	2 010801	„
1889	2 171041	„
1890	2 358742	„
1891	2 391393	„

Für Frankfurt ergeben die Handelskammer-Berichte folgende Ziffern:

Tabelle XVI.

Gesammt-Lokal-Bahn- und Wasser-Verkehr Frankfurt a. M.

Jahr	Gesammtverkehr Tonnen	Hievon befördert zu Wasser Tonnen	Hievon befördert zu Bahn Tonnen
1884/85/86	1 050136,80	152425,20	897712,00
1887	1 373690,80	360062,80	1 013628,00
1888	1 748733,10	516798,10	1 231935,00
1889	1 911758,40	577610,40	1 334148,00
1890	2 103171,50	697351,50	1 405820,00
1891	2 045268,00	577165,00	1 468103,00
1892	2 301591,00	709118,00	1 502483,00

Gesammtverkehr Frankfurts.

1887	1 668016,70	Tonnen
1888	2 016568,50	„
1889	2 350847,40	„
1890	2 624991,00	„
1891	2 491555,50	„
1892	2 747552,90	„

Um einen Vergleich auch mit andern großen Verkehrsplätzen an Wasserstraßen zu ziehen, sind nachstehend deren Gesammtverkehrsziffern pro 1889 und 1891 angegeben.

	1889		1891	
Mannheim	4 451 103,80	T.	5 217 818,40	T.
Ludwigshafen	1 822 732,20	„	2 001 765,10	„
Köln	2 160 539,70	„	2 302 368,0	„
Mainz	686 264,60	„	618 045,2	„
Frankfurt a. M.	2 350 847,40	„	2 491 555,50	„
Coblenz	208 992,0	„	225 078,0	„
Aschaffenburg	2 171 041	„	2 391 393,0	„

Diese Zahlen stellen Aschaffenburg mit unter die ersten Verkehrsplätze Bayerns, ja Deutschlands, sie stempeln unsere Stadt zu einem Verkehrssammelpunkte ganz hervorragender Art und lassen mit Sicherheit behaupten, daß im Falle der Weiterführung der Mainkanalisation Aschaffenburg als Endpunkt der bayrischen Staatsbahnen einen Umschlagverkehr von ganz bedeutender Höhe sich entwickeln sähe, von dem speziell die Rente der K. bayr. Staatsbahnen aufs Vortheilhafteste beeinflußt würde.

Sie beweisen aber auch, daß der Verkehr Aschaffenburgs bis heute **allgemein viel zu gering** geschätzt wurde, und daß sich die Anlagen, welche dem Verkehr Aschaffenburgs dienen, ganz glänzend rentiren, soweit ihnen die Güterbewegung bereits zugeleitet oder deren Ausnützung nicht durch die Ungunst der Verhältnisse unterbunden ist.

B. Aschaffenburg
und die Main-Canalisation.

I. Allgemeines.

Der große Kampf der Kulturstaaten auf dem Weltmarkte wird von Jahr zu Jahr, von Tag zu Tag schärfer. Das Bestreben, so billig als möglich zu produziren, führt zur Massenproduktion und diese zur Ausfuhr des überschüssigen Materials auf fremde Märkte.

Auch Deutschland, dessen gewerbliche und industrielle Entwicklung im Laufe eines Menschenalters so gewaltige Fortschritte verzeichnen kann, daß es auf der großen Weltausstellung in Chicago an der Spitze der Kulturnationen stand, muß auf dem Welthandelsmarkte mitringen; sein Standpunkt ist hierbei um so schwieriger, als es oft genug im eigenen Lande fremde Eindringlinge bekämpfen muß.

Deshalb strebt die deutsche Industrie mit aller Energie nach der größtmöglichen Verminderung ihrer Erzeugungskosten; eine Herabminderung der Löhne ist nur bis zu einer gewissen Grenze möglich; es muß deshalb auf die äußerst erreichbare Verbilligung des Rohmaterials und der Transportkosten hingearbeitet werden.

Es ist eine anerkannte und unumstößliche Thatsache, daß die Leistungsfähigkeit des bevorzugten Transportweges der Neuzeit, der Eisenbahnen, engere Grenzen hat, als daß er allen Anforderungen, welche der heutige Verkehr bezüglich der Billigkeit, insbesondere beim Transporte von Massengütern stellt, genügte, oder auf die Dauer genügen könnte. Kein Wunder, daß man deshalb wieder die Benutzung der Wasserstraßen in Berechnung zog.

Die bis jetzt hierin erzielten Erfolge haben überraschende Resultate ergeben und die Hoffnungen, welche sich an die bessere, lange vernachlässigte Ausnützung der Wasserwege knüpften, sind in glänzender Weise in Erfüllung gegangen.

Die kilometrische Verkehrsleistung der deutschen Wasserstraßen ist in zehn Jahren, von 1875—1885, von 290 000 T.-K. auf 480 000 T.-K.,

also um 66 % gestiegen, während die Leistung der Eisenbahnen zwar auch in der gleichen Zeit stieg, jedoch nur von 410000 T.-K. im Jahre 1875 auf 450000 T.-K. 1885, also um 9,8 % (Sympher, „Deutsche Wasserstraßen").

Da im Uebrigen allgemein die irrige Meinung verbreitet war und zum Theil auch heute noch ist, daß eine Verbesserung der Wasserstraßen in einer den heutigen Verkehrsansprüchen genügenden Weise, den Eisenbahnen eine derartige Concurrenz bereite, daß die Verzinsung der in Bahnbauten angelegten Staatsgeldern herabgemindert würde, will ich neben den gegentheiligen praktischen Beweisen, welche die uns benachbarte Canalisation des Maines bis Frankfurt a. M. bietet, auf die Behandlung dieser Frage auf dem letzten internationalen Binnenschifffahrts-Congreß zu Paris hindeuten.

In der ausführlichsten und eingehendsten Weise wurde in der auf diesem Congresse behandelten Frage IX **„Gegenseitige Beziehung der Wasserstraßen und Eisenbahnen in der Transportindustrie"** von den dieses Thema bearbeitenden deutschen Referenten, Herren Dr. Landgraf, Syndicus der Handelskammer zu Mannheim, Hartung, Direktor der Neckarketten-Schleppschifffahrt und Dr. van der Borght, Sekretär der Handelskammer zu Köln, unter Mitwirkung des Herrn Franz Merkens, Vorsitzender des westdeutschen Fluß- und Canal-Vereins zu Köln das Verhältniß der Eisenbahnen und Wasserwege besprochen und der Beweis für das Rheingebiet geliefert, daß beide Verkehrsarten einander ergänzen und befruchten, daß weder die Eisenbahnen noch die Wasserstraßen allein in der Lage sind, die gewaltig vorwärts strebende Entwicklung des Verkehrs zu bewältigen.

Weniger um eine Concurrenz zwischen Wasser und Eisenbahnen handelt es sich bei den Bestrebungen zur Verbesserung der Wasserwege, als um eine gegenseitige Ergänzung, ein gleichzeitiges Genießen der Vortheile aus der großen Steigerung des Verkehrsbedürfnisses, die gerade durch die Verbesserung der Verkehrsmittel herbeigeführt wird.

In dem Wasserverkehre des Rheingebietes, für welches dieser Satz ausgesprochen wird, nimmt außer dem Hauptstrome der Main die hervorragendste Stelle ein; denn während Mosel und Saar an der Gesammt-Güterbewegung zu Wasser mit 7873,45 T., die Lahn mit 42102,1 T. der Frankenthaler Canal mit 30084,5 T., der Neckar mit 298934,0 T. theilnehmen, lieferte der Main hiezu 1129039,0 T. im Jahre 1890,

ohne Floßverkehr, obwohl die Verbesserung seines Fahrwassers in modernem Sinne erst wenige Jahre und auf eine kurze Strecke ihren Einfluß übt.

Da außerdem den Mainverkehr dieselben Güter beleben und ferner noch anschwellen lassen werden, welche bei dem Wasserverkehr des Rheines die höchsten Prozentsätze stellen, so dürfte der obenangeführte Satz umsomehr für den Main als zutreffend erachtet werden können, als seine Richtigkeit für die canalisirte Mainstrecke durch die erzielten Betriebsergebnisse klipp und klar bewiesen ist.

Consul Puls, Syndicus der Handelskammer zu Frankfurt a. M. hat in seiner Schrift: „Der wirthschaftliche Werth der Maincanalisation und der Güterverkehr von Frankfurt a. M." (Frankfurt 1888) die geradezu überraschenden Erfolge der Maincanalisation nachgewiesen, welche nicht allein in einer ganz ungeahnten Steigerung des Wasserverkehrs bestehen, sondern auch in einer beträchtlichen Erhöhung des Bahnverkehrs.

Die in dieser Schrift angeführten Ziffern sind durch die Jahresberichte der Frankfurter Handelskammer bis zuletzt ergänzt und in den Tabellen IV des Schiffsverkehrs, sowie in der vergleichenden Tabelle XVI des Gesammtverkehrs Aschaffenburgs zusammengestellt. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn man weitere Beweisgründe für eine Weitercanalisation des Maines anführen wollte; — **die Thatsache, daß sich die Verkehrsleistung der Wasserstraße in Frankfurt a. M. durch die Canalisirung**

im Jahre 1887 auf das 49fache,
im Jahre 1888 auf das 66fache,
im Jahre 1889 auf das 93fache,
im Jahre 1890 auf das 111fache,
im Jahre 1891 auf das 97fache,
im Jahre 1892 auf das 118fache

gegen 1882 gehoben hat, während der Bahnverkehr von 864005 T. im Jahre 1884 gleichzeitig auf 1502483 T. im Jahre 1892 stieg, enthebt jeden weiteren Wortes in dieser Sache, und läßt mir nur noch den Nachweis zu führen übrig, daß es möglich ist, **in Aschaffenburg diejenigen Gütermengen und Güterarten dem Wasserwege zuzuführen, welche den Verkehr auf diesem Wege beleben und zu einem für den bayrischen Staat und die bayrische Industrie nutzbringenden gestalten.**

II. Der Güterverkehr Aschaffenburgs und die Canalisation.

Aus der Entwicklung des Wasser- und Eisenbahnverkehrs in Aschaffenburg läßt sich ersehen, welch gewaltige Gütermengen schon jetzt in Aschaffenburg zusammenströmen. Es drängt sich deshalb die Frage auf, ob die Art der hauptsächlich auf beiden Transportwegen beförderten Gütermengen derart sei, daß ihr Bezug bis Aschaffenburg oder ihr Abgang von da, sei es zu Berg oder zu Thal, auf beiden Verkehrsstraßen möglich und nutzbringend erscheint.

Bei der Untersuchung der Frage: „Welche Güterarten werden auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen des Rheingebietes vorzugsweise befördert?", stellt der Berichterstatter hierüber auf dem Binnenschifffahrts-Congresse zu Paris, Herr Dr. van der Borght, Köln, eine Reihe von Gütern tabellarisch mit ihren Verkehrsziffern zusammen und kommt zu dem Resultate, daß sowohl der Bahn- als der Wasserverkehr im Rheinbecken vorzugsweise auf dem **Kohlenverkehre** beruht.

Derselbe beträgt nach einem fünfjährigen Durchschnitte 1886/91 70 % des Wasserverkehrs und 60 % des Eisenbahnverkehrs.

Außerdem spielen im Eisenbahnverkehre des Rheingebietes noch bedeutende Rollen:

Bearbeitete und gebrannte Steine	mit etwa	7 %
Verarbeitetes Eisen	„ „	4 1/2—5 %
Eisenerz	„ über	4 %
Roheisen	„ etwa	3 1/2—4 %
Erde	„	3—3 1/2 %
Holz	„	2 1/2 %
Kalk und Cement	„ über	1 %

Diese Güter sind aber auch die Hauptartikel im Wasserverkehr des Rheingebietes, wenn sie auch, wie beim Eisenbahnverkehr, weit an Bedeutung hinter der Kohle zurückstehen.

Bei dem Güterverkehre Aschaffenburg treten genau dieselben Güterarten neben der Kohle in den Vordergrund.

1. Kohlen.

Die Gewichtsmengen der Kohlen, welche die bayrische Staatsbahn bezieht, sowie die Mengen, welche überhaupt über Aschaffenburg per Bahn nach Bayern eingeführt werden, sind in den tabellarischen Uebersichten des Kohlenverkehrs aufgeführt.

Es läßt sich aus diesen Zahlenreihen ersehen, das der Verbrauch der Ruhrkohle allein für den Lokomotivbetrieb der bayrischen Staatsbahnen von 62274 T. im Jahre 1880, auf 187 707 im Jahre 1891, also in zehn Jahren um geradezu 300 Prozent gesteigert worden ist; derselbe steigt noch fortwährend und in ähnlicher Verhältnißziffer auch der Bezug der Saarkohlen, sodaß bis Ende November 1893 der Kohlenbezug der bayr. Staatsbahnen auf 280 900 T. pro 1893 angewachsen war.

Zur Zeit werden diese Regiekohlen bis Gustavsburg-Hafen zu Wasser, meist in Schiffen von 500—1500 T. Ladefähigkeit geliefert und an diesem Platze von der Hessischen Ludwigs-Bahn auf Güterwagen umgeschlagen, um nach Durchrollung der Hess. Ludwigsbahn-Strecke Gustavsburg-Aschaffenburg hier das Gebiet der bayr. Staatsbahn zu erreichen.

Es steht außer allem Zweifel, daß mit Vollendung der Mainkanalisation bis Aschaffenburg in den nöthigen Abmessungen die Kohle den Wasserweg bis Aschaffenburg beibehalten wird.

Die hierdurch entstehende Ersparniß für die bayr. Staatsbahn ist eine zweifache: erstens wird der Transport zu Wasser billiger und zweitens werden die jetzt an die hessische Ludwigsbahn zu zahlenden Wagenmiethen zum größten Theil wegfallen.

Die Verbilligung des Transportes kann mit folgenden Ziffern leicht berechnet werden:

Der Frachtsatz pro 10 000 K. Kohlen ist 24 M.— für den Eisenbahntransport bis Aschaffenburg einschließlich Umladen in Gustavsburg u. s. w.; also pro Tonne zu 1000 K. 2,40 M.

Bei Benutzung des canalisirten Wasserweges direkt bis Aschaffenburg würden sich die Mehrkosten für den Schiffstransport, mittlere Schlepplohnsätze angenommen, auf 50—70 Pfg., im Mittel also auf cca. 60 Pfg. stellen, eher billiger als höher, pro Tonne.

Es würde dies eine Ersparung pro Tonne von 1,80 M., also für die im Jahre 1893 bis jetzt bezogenen cca. 260000 T. Ruhrkohlen eine solche von 468 000 M. bedeuten.

Angenommen nun, die hessische Ludwigs-Bahn berechnete den Satz von 2,10 M. pro Tonne, oder selbst von 2 M. pro Tonne, so würde immerhin sich noch eine Ersparung von 1,40 M. pro T. oder 364 000 M. im Ganzen herausrechnen.

Der zweite Faktor zur Verbilligung der Kohlen bei Bezug auf dem Wasserwege ist der Wegfall der Wagenmiethen.

Nach dem von dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen abgeschlossenen „Uebereinkommen betr. die gegenseitige Wagenbewegung", giltig vom 1. Januar 1889, muß für jeden auf fremder Bahn rollenden Wagen eine sog. Wagenmiethe an die Eigenthümerin des Waggons entrichtet werden. Dieselbe setzt sich aus der Lauf- und Zeitmiethe zusammen und beträgt für Güterwagen 0,01 M. pro durchlaufenen Kilometer und 1 M. pro 24 Stunden Benützung.

Die Ruhrkohlentransporte der bayr. Staatsbahnen gehen hauptsächlich nach Aschaffenburg, Schweinfurt, Nürnberg, Nördlingen, Lindau, Augsburg und München Centralbahnhof. Wenn nun auch z. Zt. die bayrischen Staatsbahnen einen Theil der zum Kohlentransport bestimmten Wagen aus ihrem eigenen Fahrmaterial nach Gustavsburg abstellen, so laufen diese Wagen doch zumeist nur kurze Strecken auf den bayr. Linien, während die auf weiteren Entfernungen hessische Wagen dirigirt werden.

Im Jahre 1891 wurde seitens der K. bayr. Staatsbahnen an die Anschlußbahnen der Betrag von 2985092.— M. für Wagenmiethen gezahlt und 1846774.— M. hiefür eingenommen.

Es ist mir nicht bekannt, welcher Antheil von den Wagenmiethen an die hessische Ludwigsbahn und die preußischen Bahnen für den Kohlentransport nach Bayern fällt, allein die Summe läßt sich annähernd berechnen.

Bayern zahlt für einen Eingang von cca. 4000000 T. cca. 2900000 M. Wagenmiethen, also per Tonne durchschnittlich 72 Pfennige, wogegen es im Versandte empfängt von cca. 2000000 Tonnen cca. 1800000 M., oder per Tonne cca. 90 Pfennige.

Wenn nun auch diese Resultate nicht ganz genau richtig sind, da ja fremde Wagen auch vielfach im Inlande wieder beladen und benützt werden, so können dieselben doch als Grundlage einer beiläufigen Berechnung der für Kohlentransporte anfallenden Wagenmiethen dienen.

Unter den 4000000 T. im Wechselverkehr empfangener Güter sind, wie bereits nachgewiesen, cca. 300000 T. Regie- und 300000 T. Privatkohlen. Zu dem Bahntransporte ersterer stellt Bayern, wie schon erwähnt, etwa die Hälfte der Wagen nach Gustavsburg ab, so daß noch für cca. 450000 T. Kohlen im Ganzen die Wagenmiethe mit cca. 72 Pfg. pro Tonne zu berechnen bliebe.

Da nun angenommen werden muß, daß der größere Theil der Privatkohlenbezüge im nordwestlichen Theile Bayerns zur Verwendung kommt, kann der Durchschnittsbetrag von 72 Pfg. Miethe pro Tonne nicht wohl zu Grunde gelegt werden; derselbe soll, um nicht zu hoch zu gehen, auf 60 Pfg. pro Tonne herabgemindert werden.

Trotzdem rechnet sich noch für die Kohlenbezüge Bayerns aus dem Verkehrsgebiete des Rheines eine Ersparung an Wagenmiethe **von cca. 270000 M.** heraus.

Die Weiterbeförderung der Kohlen ab Aschaffenburg nach Bayern müßte doch unter allen Umständen auf bayr. Wagen erfolgen, soweit sich im Falle der Weiterlegung der Mainkette dieselbe nicht der Schifffahrt erhalten ließe.

Außer diesen beiden direkt greifbaren Vortheilen aus dem Kohlenbezuge auf der Wasserstraße würde ein weiterer Nutzen daraus zu ziehen sein, daß eine weit bessere Ausnützung des Fahrmaterials möglich würde als bisher.

Ueber Aschaffenburg rollen eine große Anzahl bayr. Güterwagen leer zurück, welche mit Holz, Steinen usw. befrachtet auf die Anschlußbahnen im Wechselverkehr übergegangen waren. Der Laderaum dieser Wagen könnte ausnahmslos durch Kohlenladungen ausgenützt und hiedurch ein bedeutender Nutzertrag erzielt werden. Ziffernmäßig läßt sich derselbe nicht feststellen, doch ist aus der großen Anzahl von Güterzügen, die täglich außer Kohlen wohl 80 leere bayr. Güterwagen von Aschaffenburg bergwärts bringen, die Folgerung abzuleiten, daß eine bedeutende Summe bei richtiger und möglichster Ausnützung der nunmehr leer rollenden Wagen einzusparen wäre.

Die im Vorstehenden berechneten, beim Kohlenbezuge und Kohlentransporte der bayr. Staatsbahnen zu erzielenden Ersparungen sind jedoch nicht der einzige Gewinn, welchen die bayr. Bahnverwaltung aus einer Canalisation des Maines bis Aschaffenburg zöge. Dieselben könnten als eine direkte, greifbare Verzinsung des Anlagekapitals angesehen werden, über deren Höhe noch Weiteres ausgeführt werden wird.

Aus den tabellarischen Uebersichten des Kohlenverkehrs ergibt sich die rasche und bedeutende Zunahme des Kohlenbezugs aus den rheinisch-westphälischen Bezirken nicht nur seitens der bayr. Staatsbahnen, sondern auch seitens der bayr. Industrie.

Da es nun feststeht, daß die Ruhrkohle den übrigen für Bayern in Betracht kommenden Kohlen wie der sächsischen und Pilsener Kohle, sowie der nordböhmischen Braunkohle an Güte und Lagerfähigkeit bedeutend überlegen ist, so kann wohl als sicher gelten, daß sich bei Verbilligung des Bezugs dieses vorzüglichen Brenn- und Heizmaterials die Verbrauchsziffern bedeutend erhöhen werden; dieselben werden, in den letzten zehn Jahren schon um 300 Prozent gestiegen, diese Steigerung noch weit rascher fortsetzen.

Ein Beweis hiefür ist das Ergebniß des Kohlenverkehrs bei der Canalisation bis Frankfurt a. M., das sich in folgenden Ziffern, dreijährige Perioden angenommen, darstellt:

Es beträgt der Frankfurter Hafenverkehr an Steinkohlen in Tonnen:

	im Ganzen	angekommen zu Berg
1884/86	4790	—
1887/89	236831	234562
1890/92	308572	307993

Der Eisenbahnverkehr zu gleicher Zeit betrug:

	im Ganzen	angekommen	davon abgegangen
1884/86	254406	248429	5977
1887/89	201563	193741	16822
1890/92	234715	224366	10349

Es bedeutet dies 1890 mit 1886 verglichen eine Erhöhung des Hafenverkehrs in Kohlen um 5983,6 Prozent, dem nur eine kleine Verminderung des Bahnverkehrs von 8,8 Prozent gegenübersteht.

Aus den mit der Bahn abgegangenen Mengen läßt sich, da auch die Schiffsbewegung zu Berg mit Kohlen keine nennenswerthe ist, schließen, daß diese vermehrte und durch den Wassertransport verbilligte Zufuhr von Kohlen in und um Frankfurt in der Industrie und zu Hausbrand Absatz und Verwendung findet. Aehnliche Zunahmen des Kohlenconsums lassen sich auch für unsere bayr. Bezirke, denen bei Weitercanalisirung des Maines die Kohlen billiger zugeführt werden, mit Sicherheit behaupten

und für die bayr. Staatsbahnen wird sich ein bedeutender Nutzen aus der vermehrten Zufuhr von Kohlen für die Privatwirthschaft mit Schiff nach Aschaffenburg um so gewisser ergeben, als ihre Wagen auf dem einzigen Schienenweg es sein werden, welche die Weiterbeförderung an die industriellen Verbrauchsstellen im Innern Bayerns besorgen müssen.

Nach den Ausweisen des Kohlenverkehrs beziffert sich das Quantum Ruhrkohlen, das die Industrie und der Hausbrand benöthigt, auf cca. 300000 T. pro Jahr. Bei billigerem Transport würde sich dieses Quantum mindestens verdoppeln und in Verbindung mit dem Kohlenbezuge der bayr. Staatsbahnen, der wahrscheinlich schon im kommenden Jahre auf 300 000 T. anschwellen wird, allein schon geeignet erscheinen, die Belebung der weiter zu canalisirenden Mainstrecke zu gewährleisten.

Die Ersparung, welche der bayr. Staat beim Wasserbezuge der Kohlen erzielen könnte, ist oben bereits erwähnt; diejenige, welche, selbst die heutigen Verkehrsziffern zu Grunde gelegt, der Privatwirthschaft zu Gute käme, kann bei 300 000 T. auf 540000 M., bei der voraussichtlichen Verdoppelung des Bezuges auf 1 800 000 M. berechnet werden, — für die bayr. Industrie und den Privatverbrauch ein Faktor von ganz hervorragender Bedeutung.

2. Holz.

Wenn als bedeutendster Einfuhrartikel nach Bayern die Kohle angesehen werden muß, die auf den gesammten bayr. Bahnen in einer Menge, einschließlich Cokes, von 1 841 839 T. transportirt wird, neben 145 060 T. Braunkohlen, so steht als wichtigstes Erzeugniß Bayerns zur Ausfuhr das Holz obenan.

Das gesammte Holz, das zum Bahntransport in Bayern kommt, bezifferte sich 1891 auf eine Gewichtsmenge von 1 934685 T. und zwar:

Rundholz und roh beschlagene Stämme	668 643,5	T.
Nutzholz, Werkholz und Holzdraht	752 363	T.
Brennholz und Eisenbahnschwellen	513 678,5	T.

Ein bedeutender Theil dieser Holzmengen, insbesondere Rundholz und roh behauene Stämme, sucht an den einzelnen Einpollerplätzen den Wasserweg, ein anderer dient der Industrie sowie dem Bahn- und Privatbedarf innerhalb Bayerns.

Trotzdem bleibt auch ein beträchtliches Quantum dem Bahnverkehr

und kommt an den verschiedenen Uebergangsstationen im Wechselverkehre zur Geltung.

Die erste Stelle in diesem Verkehre nimmt der bayrisch-württembergische Verkehr mit 181 209,72 T. ein, die zweite der bayrisch-sächsische Verkehr mit 140 443,41 T., die dritte der Wechselverkehr über Aschaffenburg mit 113 066,73 T.

Der bayrisch-sächsische Verkehr steht zu dem Zwecke meiner Darlegungen nicht in direkter Beziehung; dagegen gibt die Entwicklung des bayrisch-württembergischen Verkehrs, sowie des Wechselverkehrs über Aschaffenburg ein interessantes Bild bayrischer Verkehrspolitik und beweist schlagend die Richtigkeit der Behauptung bayr. Holzhändlerkreise, daß der Holzverkehr von den bayr. Bahnlinien ab und Heilbronn zugeleitet werde.

Es betrug nämlich noch im Jahre 1890:

der bayrisch-württembergische Verkehr	152 527,33	T.
„ bayrisch-hessische „	119 002,64	T.
„ bayrisch-westphälische „	102 924,67	T.

Dagegen im Jahre 1891:

der bayrisch-württembergische Verkehr	181 209,72	T.
„ bayrisch-hessische „	53 541,40	T.
„ bayrisch-rhein.-westphälische „	108 261,98	T.

Es ist in diesem Fall der bayrisch-württembergische Verkehr (Heilbronn) um nahezu 30 000 T. innerhalb Jahresfrist gewachsen, während der bayrisch-hessische Verkehr um cca. 66000 T. abgenommen hat.

Wird nun wirklich in Betracht gezogen, daß der bayrisch-sächsische Holzverkehr von 1890 auf 1891 um cca. 20 000 T., der bayrisch-rheinisch-westphälische um ca. 6000 T. zugenommen hat, so bleibt immerhin, wenn man diese Vermehrungen an dem bayrisch-hessischen Verkehr von 1890 abstreicht, das rasche Steigen der bayrischen Holztransporte über Heilbronn bestehen.

Ein Mittel zur Abhilfe und zum besseren lohnenderen Absatz des bayrischen Holzes, insbesondere der **Schnittwaaren** und des **Grubenholzes** böte neben der Canalisirung des Maines bis Aschaffenburg die Einführung entsprechender Tarife für die Holztransporte bis zu diesem Platze.

Der heutige Versandt Bayerns an Nutzholz, Werkholz und Holzdraht per Bahn über Aschaffenburg beträgt:

Nach Hessen-Nassau und Oberhessen:	68 108,0	T.
„ dem Ruhrrevier und Westphalen:	41 178,5	„
„ der Rheinprovinz (rechts und links)	62 759,5	„
„ dem Saargebiet:	3 607,0	„
„ der Pfalz:	11 296,5	„
„ dem Großherzogthum Hessen:	26 983,0	„

An Brennholz und Eisenbahnschwellen:

Nach Hessen-Nassau und Oberhessen:	8568,0	T.
„ dem Ruhrrevier und Westphalen:	1158,0	„
„ der Rheinprovinz:	2366,5	„
„ dem Saarrevier:	4795,5	„
„ dem Großherzogthum Hessen:	3851,0	„
Sa.	234671,5	T.

Derselbe gäbe, verstärkt durch einen Theil der jetzt nach Heilbronn laufenden Nutzholz-Transporte, eine Rückfracht für die mit Kohlen usw. zu Berg kommenden Schiffe, welche durch ihre Billigkeit die Positionen des bayr. Holzhandels in jenen Absatzgebieten nur zu kräftigen und zu erweitern vermöchte und eine Frachtersparniß von mindestens 234 671,5 M. ermöglichen würde, wenn nur die Hälfte des Versandtquantums auf den Wasserweg überginge und eine Vergrößerung des Absatzes außer Acht gelassen wird.

Eine Verbilligung der jetzt schon zu Wasser gehenden Nutzholz-Transporte wird als selbstverständlich vorausgesetzt.

Einen mittelbaren Vortheil würde hieraus gewiß auch die bayrische Forstwirthschaft beim Verkauf ihrer Hölzer, insbesondere der minderwerthigen, **wie Grubenhölzer** usw., ziehen, deren lohnender Absatz durch bedeutende Transportkosten erschwert und oft unmöglich gemacht wird.

Außerdem wäre eine Canalisation des Maines für jenen Theil unserer Holzhändler und Sägewerke von bedeutendem Vortheile, welcher sich mit der Verarbeitung und dem Verschleiße ungarischer und slavonischer Holzarten befassen. In bedeutenden Mengen kommen z. Zt. diese Hölzer, insbesondere Eichen, Eschen und Rüstern aus den Niederungen der genannten Länder, theils direkt auf der Bahn, theils zu Wasser bis Regensburg und von da auf der Bahn zu unseren Sägewerken, um entweder auf eigene Rechnung oder im Auftrage rheinischer Holzfirmen verarbeitet zu werden. Eine Verbilligung der Frachten durch direkte Verladung in die

auf dem canalisirten Flusse zu Berg gekommenen Rheinschiffe, würde auch dieser Industrie sicher von Nutzen sein, wenn es auch jetzt nicht direkt möglich ist, denselben ziffermäßig festzustellen.

3. Steine.

Die dritte Stelle im Verkehre unter den Gütern, welche auf den bayr. Staatsbahnen bewegt werden, nehmen die Steine, gebrannt, Bruch- und Bausteine ein. Dieselben stellten zur Gesammtgüterbewegung im Königreich Bayern 1891 eine Gewichtsmenge von 1028635,5 T.; außerdem wurden auf dem Maine 1492190 Mtr.-Ctr. befördert.

Für die Canalisation des Maines sind die gebrannten Steine aus Bayern wohl ohne große Bedeutung; für gewöhnliche Bauwaare liefern am Rhein selbst große Ziegeleien, insbesondere die zwischen Mainz und Speyer gelegenen, ein ebenso gutes, als billiges Material, das bis Frankfurt, ja bis Aschaffenburg herauf konkurriren kann, während für feinere Vorsetzer die Hainstadter Blendsteinfabrik von Holzmann u. Cie. die Concurrenz aus Bayern sehr erschweren, wenn nicht unmöglich machen wird.

Dagegen kommt rheinaufwärts von Urmitz, Neuwied usw. ein künstlich hergestelltes Steinmaterial, die sogenannten **Schwemmsteine**, die sich durch ihr geringes Gewicht bei großer Dauerhaftigkeit einen bedeutenden Absatz bis nach Bayern herein erworben haben. Dieselben eignen sich vorzüglich zur Ausführung von Zwischenwänden in Bauten und Ausmauerung sogenannter Fachwerksbauten wie dieselben in Unterfranken und insbesondere in den holzreichen Gegenden des Spessarts und Odenwaldes üblich und althergebracht sind. Schon jetzt werden diese Steine in großen Mengen, jedoch zumeist mit der Bahn, bezogen, über Aschaffenburg mainaufwärts auch auf dem Wasserwege. Der Wasserbezug bei Canalisirung würde für dieses Material das jetzt nach Aschaffenburg selbst mit einer Ziffer von cca. 2000 Tonnen kommt, einen erweiterten und billigeren Absatz an die bayrischen Consumenten ermöglichen. Die für Aschaffenburg allein hiedurch zu erzielende Frachtersparniß kann mit M. 2.50 pro Tonne oder im Ganzen auf cca. M. 5000 veranschlagt werden.

Auf seinem ganzen Lauf oberhalb Aschaffenburg durchströmt der Main das an vorzüglichem Steinmaterial der verschiedensten Art und Farbe reiche nördliche Bayern. Spessart, Odenwald und die Haßberge wetteifern in der Mächtigkeit und Schönheit ihrer Sandsteinlager, die Würzburger Gegend liefert vorzüglichen Kalkstein und das Fichtelgebirg

die mannigfachsten Hartgesteine. Der Versandt der genannten Steine zu Bahn und Wasser ist ein äußerst lebhafter; eine hochentwickelte Industrie hat sich der Gewinnung und Verarbeitung dieser Naturprodukte seit Langem gewidmet. Berlin und Petersburg, Amsterdam und München, insbesondere aber die untere Maingegend und der Rhein von Mainz abwärts kennen die ebenso farbenschönen als wetterbeständigen Materialien.

Wie jedoch ein großer Theil unseres heimischen Gewerbes, krankt auch die Steinverfrachtung an der Mangelhaftigkeit der Transportwege, insbesondere des Wassers. Die geringwerthigeren Produkte, wie Mauersteine, Quader usw. verlangen billige Transporte und vertragen Eisenbahnfrachten, insbesondere auf größere Entfernungen, nicht. — Unter den häufig innerhalb weniger Tage wechselnden und den größten Theil des Jahres sehr geringen Wasserständen des Maines leidet der Versandt der Steine fortwährend; ebenso der Transport fertiger Steinmetzarbeiten, deren Herstellung am Maine, besonders an den Hängen des Spessarts, in großem Maßstabe betrieben wird.

Der Gesammtversandt der Steinbrüche und Steinmetzgeschäfte auf dem Maine kann wohl auf 200 000 T. pro Jahr geschätzt werden, deren Gewinnung und Bearbeitung einigen Tausend Menschen zum Broderwerb dient, und deren Verfrachtung in den letzten Jahren fast die einzige, wenn auch schon geschwächte Stütze der in ihrer Existenz bedrohten Schifffahrt war.

Der Bericht der Frankfurter Handelskammer 1892 sagt hierüber:

> „Der Mangel an Fahrwasser im Obermain, insbesondere nach den Steinbrüchen zwischen Aschaffenburg und Wertheim hat sich während der verflossenen Bauzeit wieder recht fühlbar gemacht. Es war Wochen hindurch nicht möglich, Mauersteine u. dergl. zu gewöhnlichen Preisen von dort zu beziehen, sodaß, zum Schaden der hiesigen Bauunternehmer und der bayrischen Steinbruchindustrie, zum theueren Bahnbezug von anderen Orten Zuflucht genommen werden mußte."

Gleicherweise klagen die Steinmetzgeschäfte über die große und vermehrte Concurrenz von der Pfalz und vom Neckar, der nur durch Verbilligung der Frachten begegnet werden kann.

Auch die immer steigenden Forderungen der abnehmenden Baugeschäfte auf rasche und bestimmte Lieferung hat einen großen Theil des Steinversandtes vom Wasserwege ab und, wo immer es möglich war, auf

den Schienenweg getrieben. Die Verkehrsziffern von Frankfurt, die zugleich ein Bild von den zum Versandt kommenden großen Gewichtsmengen Steine für diesen Platz geben, beweisen dies deutlicher als Worte:

Frankfurt a. M.

	Hafenverkehr — Steine:	Eisenbahnverkehr:
1884/86	117 180 T.	71 236 T.
1887/89	111 891 T.	101 401 T.
1890/92	115 296 T.	106 946 T.

Die Steintransporte wieder mehr dem Wasserwege zuzuführen, ihre Mengen aber durch günstige Frachtsätze und Sicherheit im Betriebe zu vergrößern und ihr Absatzgebiet stromabwärts zu erweitern, soll und wird die Aufgabe der fortgesetzten Maincanalisation sein. Sie wird dem Schiffer, der vielleicht zu Thale bei der Canalisation mehr Fahrzeit haben wird, als jetzt bei dem freien Strom, zu Berg lohnende Rückfrachten bieten und ihn von der jetzigen Mangelhaftigkeit des Fahrwassers, das im verflossenen Sommer auf 15 und 16 Zoll = 38—40 cm gesunken war, wenigstens auf der canalisirten Strecke unabhängig machen.

4. Getreide.

Ein weiteres, besonders für Bayern sehr bedeutungsvolles Transportgut ist das Getreide.

Dasselbe frequentirt den Eisenbahntransport Bayerns mit einer Gesammtziffer von 889 944 T., den Wechsel-Verkehr mit einer Ankunftsziffer von 200 079 T. und mit einer Versandtziffer von 199 749,5 T.

Die einzelnen Getreidearten weisen im Wechselverkehr nachstehende Zahlen auf:

	Versandt		Empfang	
Weizen und Spelz . . .	49 215	T.	37 611	T.
Roggen	15 073	„	4 514,5	„
Hafer	43 463,5	„	4 266	„
Gerste	52 871	„	107 502	„
Mais, Hülsenfrüchte, Malz .	36 764	„	40 524	„
Lein- und Oelsamen . . .	786,5	„	1 940	„
Andere Sämereien . . .	1 576,5	„	3 721,5	„

Aus diesen Zahlen läßt sich ersehen, welche Getreidearten Bayern mehr empfängt als abgiebt und umgekehrt. Es ist bei Weizen und Spelz, sowie bei Hafer, insbesondere bei letzterem, ein bedeutend größerer Versandt

als Empfang ausgewiesen, während bei den übrigen Getreidearten der Empfang den Versandt übersteigt. Ganz hervorragend ist dies bei Gerste der Fall. Bei dieser Getreideart übertrifft der Empfang den Versandt um 54631 T., also um mehr als 100 %, während bei Hafer einer Ankunftsziffer von 4266 T. eine Versandtmenge von 43463,5 T. gegenübersteht, mithin ein Ueberschuß von 39197,5 T. im Wechsel-Verkehre abgegeben wird.

Der Wechsel-Verkehr für Getreide spielt sich, besonders für den Empfang, zumeist über die österreich-ungarische Grenze ab und stellt im bayrisch-österreich-ungarischen Verkehr eine Ankunftsziffer von 124346 T., im bayerisch-böhmischen Verkehr von 27335 T., im Verkehr Passau-Donaulande eine solche von 25328 T.

Die Abgangsziffer steht mit cca. 30000 T. im kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr mit der Schweiz und Oesterreich, mit 6700 T. cca. im Donau-Main-Rhein-Umschlagsverkehr und mit cca. 2200 T. im Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Frankfurt-Mannheim-Ludwigshafen.

Diese beiden letzten Ziffern kämen vor Allem mit cca. 9000 T. als Umschlagsgut zu Thal in Aschaffenburg in Betracht.

Es wäre denselben jedoch noch beizurechnen die Getreidemengen, welche jetzt schon auf dem Wasserwege zu Thal gehen. Es sind dies besonders Malz, Gerste und Hafer.

Aus den Jahresberichten der Frankfurter Handelskammer läßt sich ersehen, daß die Ziffern der Zufuhr zu Thal für diese Getreidearten in folgender Weise in dreijährigen Perioden gestiegen sind:

Gerste:

	Hafenverkehr		Eisenbahnverkehr		
	Im Ganzen	Davon angek. zu Berg	Im Ganzem	Davon angekommen	Davon abgegangen
1884/86	2004	40	12966	12611	355
1887/89	2857	610	20226	17385	2841
1890/92	7557	1178	25516	20820	4696

Hafer:

1884/86	1265	—	8900	8070	829
1887/89	6827	5058	8271	6816	1455
1890/92	5309	1985	6219	5120	1099

Nach den einzelnen Verkehrsbezirken, bei denen eine eventuelle Verfrachtung des jetzt im Bahnverkehre auftretenden Getreides zu Wasser über Aschaffenburg in Betracht käme, stellen sich die einzelnen Getreidearten folgendermaßen zusammen:

	Waizen		Roggen		Hafer		Gerste	
	Versandt	Empfang	Versandt	Empfang	Versandt	Empfang	Versandt	Empfang
Mit Berücksichtigung Frankfurts, Hessen-Nassau und Oberhessen	1312	1585	814	590	1750	57	7705	75
Zur Hälfte Ruhrrevier und Rheinprovinz	125	1	81	12	212	5	438	2
Großherzogthum Hessen . .	1158	261	590	171	2642	5	2253	37
	2595	1847	1485	773	4604	67	10396	114
	Sa. 21581 T.							
Außerdem könnte ein Theil des Verkehrs Mannheim, Ludwigshafen	939	2928	120	29	1074	2	727	70
sowie ein Theil des Verkehrs mit Großherzogthum Baden . .	2860	169	587	102	1282	278	3223	1176

welcher zusammen 15566 T. beträgt, insbesondere der Versandt, durch billigere Wasserfracht der Mainlinie zugewendet werden.

Mehr jedoch als für den Getreide-Wechsel-Verkehr zu Thal aus Bayern, käme eine Weiterkanalisation des Maines für den Wechsel-Verkehr zu Berg und hauptsächlich für den Transitverkehr nach beiden Richtungen in Betracht.

Zur Zeit nimmt einen großen Theil des Verkehrs nach und über das östliche Bayern und seine Hinterländer die **Elbe** weg, nach und von dem südwestlichen, südlichen und südöstlichen Bayern **Mannheim**.

Bei einer entsprechenden Ausführung der Canalisation und Einführung geeigneter Frachten auf den bayer. Staatsbahnen wird das Getreide als Wechsel- und Transitgut sicher den billigsten Weg durch Bayern und zwar die Mainroute wählen.

Wie bedeutend diese Getreidetransporte im Transit sind, läßt sich,

da mir präcise Nachweisungen fehlen, nicht genau feststellen. Doch kann deren Menge daraus erkannt werden, daß *eine* Frankfurter Transportfirma über 1000 Doppel-Wagen = 10 000 T. zum Umschlag aus Oesterreich pro Jahr erhält, während das doppelte Quantum über Gustavsburg und Mannheim geleitet wird.

Für den bayr. Getreidebau, insbesondere für die fränkischen, Gerste und Hafer produzirenden Bezirke, für den bayr. Getreidehandel und für die bayr. Staatsbahnen würde eine Fortsetzung der Maincanalisation Vortheile mit sich bringen. Ersteren durch verbilligte Verkehrsgelegenheit, letzterer durch vermehrte Transporte.

Auch auf den Bezug und den Handel mit in Bayern nicht heimischen Getreidearten wie z. B. Mais, welcher bei der jüngsten Futternoth eine so bedeutende Rolle für die bayr. Landwirthschaft als vorzügliches Körner- und massenhaftes Grünfutter spielte, dürfte die Fortführung der Maincanalisation einen für die Consumenten vortheilhaften Einfluß üben; das Gleiche wäre für die Ausfuhr von *Malz* und *Hülsenfrüchten* der Fall, welche zusammen mit *Mais* in folgenden Mengen im Bahnverkehre über Aschaffenburg auftreten:

Bayern:	Versendet	Empfängt	Zusammen
nach u. von Hessen-Nassau u. Oberhessen	T. 5909	720	6629,0 T.
„ „ Ruhrrevier und Rheinland	2648,5	5	2653,5 T.
„ „ Großherzogthum Hessen	2984	297	3281,0
„ „ Bayr. Pfalz	296	56,5	352,5
„ „ Sonstigen Bezirken zus.	cca. 1300	400	1700,0
			Sa. 14616,0 T.

Lein- und Oelsamen, sowie andere Sämereien, die mit je cca. 800 T. in Ankunft und Abgang über Aschaffenburg im Wechselverkehre gehen, würden der verbilligten Wasserfracht auf dem canalisirten Maine vergrößerten Absatz und Consum verdanken.

Als Unterabtheilung des Getreides mögen hier noch Mehl und Mühlenfabrikate in den Transportziffern des Wechselverkehrs aufgeführt werden, weil auch diese Consum-Artikel sich zum Wasserwege überführen lassen.

Im Bahntransporte Bayerns mit einer Gesammtmenge von 194 518,5 T. auftretend, kommt diese Ziffer mit 108 644,5 T. im *Binnenverkehr*, mit 22 779,5 T. im *Versandt* und mit 63 094,5 T. im *Empfang des Wechselverkehres* zur Rechnung.

Aus den letzten Ziffern erhellt, daß Bayern cca. 200 % mehr Mehl und Mühlenfabrikate empfängt als versendet, Grund genug, um den Empfang so viel als möglich zu verbilligen.

Nach den einzelnen wichtigsten Verkehrsbezirken abgetheilt, ergeben sich folgende Zahlen:

Bayern:	Empfängt	Versendet
Hannover, Braunschweig	400	1517,5
Breslau	—	2546,5
Berlin	30	6795,5
Brandenburg	51,5	501,5
Magdeburg und Anhalt	390	2560,0
Merseburg, Erfurt und Thüringen .	5021	9899,0
Königreich Sachsen	1909,5	21604,5
Hessen-Nassau und Oberhessen . . .	3559	1551,5
Großherzogthum Hessen	4777	1192
Mannheim-Ludwigshafen	1001	872
Königreich Württemberg	3065	4731
Baden	512,5	1993

Wie bei dem Getreide ist auch hier zu ersehen, daß die an Franken anschließenden Verkehrsbezirke, insbesondere Hessen-Nassau und Großherzogthum Hessen bedeutend mehr aus Bayern erhalten als dahin abgeben; die Differenz für diese beiden Verkehrsbezirke allein beträgt zu Gunsten Frankens 5592,5 T.

Auch hier würde eine Verbilligung der Wasserfracht weiter belebend wirken und den Absatz rheinabwärts erleichtern und vergrößern.

Aber auch die Einfuhr von Mehl und Mühlenfabrikaten rheinaufwärts könnte durch die Canalisirung des Maines vergrößert und verbilligt werden; es würde dies ermöglichen, den über die sächsischen und norddeutschen Verkehrsbezirke eingehenden Produkten billigere Preise vorzuschreiben, welche den Consumenten in Bayern zu gute kämen.

Bei einem Empfange an Mehl und Mühlenfabrikaten von cca. 63 000 T. aus den deutschen Verkehrsbezirken würde ein Preisabschlag von 1,80 per Tonne, der durch Verbilligung der Wasserfracht, einerseits am Transport, anderseits durch die hiedurch entstehende Concurrenz, sicher zu erzielen wäre, eine Ersparung von 113 400 M. bedeuten.

5. Eisen.

Dem Getreide in der Höhe der Verkehrsziffer der bayr. Staatsbahnen am Nächsten steht das Eisen in seiner verschiedenen Gestalt und Verarbeitung, vom Eisenerz und Roheisen bis zu den fertigen Maschinenkesseln und Werkzeugen in einer Gesammttransportmenge von 497 084 T.

Im Wechselverkehr, der bei dem Transporte von Eisen hauptsächlich für die Ueberführung auf den Wasserweg in Betracht kommt, empfängt und versendet Bayern folgende Gewichtsmengen (1891):

	Versandt		Empfang	
Eisen roh, alte Schienen	18354,5	T.	40771,5	T.
Eisen, Stahl, Stab- und Façoneisen	20178,0	„	40998,5	„
Eisenbahnschienen	454	„	33485	„
Eiserne Kessel und Reservoirs . . .	13676,5	„	19970,5	„
Eisen- und Stahlwaaren	4265,5	„	16649,5	„
Eisenerz	14353,5	„	2305	„
Eiserne Schwellen	42	„	9936,5	„
Eiserne Röhren und Säulen . . .	399	„	15682	„
Eiserne Achsen, Bandagen und Räder	458,5	„	6253	„
Eisen- und Stahldraht	207	„	5565	„
Sa.	72388,5	T.	191616,5	T.

Der Empfang Bayerns überwiegt also den Versandt um 119 228,0 T. und zwar waren an Bayerns Empfang und Versandt hauptsächlich betheiligt:

	Bayern Versendet:	Bayern Empfängt:
1890.	T.	T.
nach u. von Merseburg, Erfurt, Thüringen . .	7200,5	11626,5
„ Königreich Sachsen	17932,5	9057,5
„ Hessen-Nassau und Oberhessen . . .	2673,0	30660,5
„ Rheinland, Westphalen, Ruhr u. Saar, Pfalz und Großherzogthum Hessen	3189,0	102368,0
1891.		
„ Merseburg, Erfurt, Thüringen . .	6384,0	6347,0
„ Königreich Sachsen	15642,0	9051,0
„ Hessen-Nassau und Oberhessen . . .	3146,5	29276,0
„ Rheinland, Westphalen, Ruhr u. Saar, Pfalz und Großherzogthum Hessen	5557,5	135697,5

Weitaus der größte Theil kommt bergwärts vom Rheine und stellt seiner Hauptmasse nach ein Gut dar, das für den Bezug auf dem Wasserwege bis Aschaffenburg sehr geeignet ist und den Umschlag vom Wasser zur Bahn sehr gut verträgt.

Nimmt man an, daß als Schienen, Schwellen, Achsen, Bandagen, Räder usw. eine Gewichtsmenge von cca. 40000 T. von den bayr. Staatsbahnen bezogen wird, es reicht dies jedoch nicht vollständig aus, so fällt aus dem Wasserbezuge bis Aschaffenburg auf dem canalisirten Maine eine Ersparung an Fracht, pro Tonne nur 1,80 M. gerechnet, von 72000 M. für die bayrische Staatsbahn an.

Der gleiche Betrag würden der bayr. Privatwirthschaft als Frachtersparniß zu Gut kommen, wenn ein zweites Drittheil des Eisenbezuges den Wasserweg bis Aschaffenburg einschlägt. Mit welcher Vorliebe dies geschieht, zeigen die statistischen Ziffern des Frankfurter Hafenverkehrs:

Roheisen und Bruchheisen.

	Angekommen	Abgegangen
1887	117,40 T.	— T.
1889	5084,00 „	458,04 „
1890	8610,15 „	426,19 „
1891	4975,70 „	753,99 „
1892	6742,31 „	860,67 „

Eisen verarbeitet.

	Angekommen	Abgegangen
1887	746,40 T.	253,60 T.
1889	908,32 „	219,61 „
1890	7293,12 „	168,85 „
1891	7005,55 „	324,32 „
1892	10658,06 „	938,63 „

Sowohl bei Roheisen als bei verarbeitetem Eisen haben sich die Ziffern des Bergverkehrs außerordentlich gehoben, und zwar bei Bruchheisen um cca. 7000 Procent und bei verarbeitetem Eisen um cca. 1500 Procent.

Es ist aus diesen Zahlen zugleich zu ersehen, in welchem Maaße der Consum von Eisen und Eisenwaaren durch die Verbilligung der Frachten sich in und um Frankfurt gehoben hat. Das Gleiche dürfte für Aschaffenburg und sein bayrisches Hinterland angenommen werden können.

Nicht unerwähnt möchte ich noch ein mit dem Eisen zusammenhängendes Naturprodukt der nächsten Nachbarschaft Aschaffenburgs lassen, nämlich die verschiedenen Erze und darunter hauptsächlich manganhaltige Eisen- und Kupfererze aus dem Kahlgrunde. Der größte Theil dieser Erzlager liegt z. Zt. mangels einer entsprechenden Eisenbahnverbindung todt und unbenützt, nur ein kleiner Theil wurde durch ein privates Transportunternehmen mobil gemacht und wird hauptsächlich bis Frankfurt per Bahn und von da rheinabwärts mit Schiffen verfrachtet. Die Ziffern desselben, aus den Frankfurter Statistiken entnommen, sind folgende:

Zu Thal gingen ab Frankfurt:

1887	33745	Tonnen Eisenerze
1889	27152	" "
1890	48884	" "
1891	15729	" "
1892	31048	" "

Diese Transportmengen laufen per Bahn von Bieber bei Gelnhausen nach Frankfurt und werden dort in's Schiff umgeschlagen. — Der Transport mit der Bahn für diese Erze bis zu ihrem Bestimmungsorte wäre, da sich derselbe um cca. 20 M. pro 10 T. theurer stellt als der Wassertransport, nicht rentabel gewesen, in Folge dessen auch nicht der Betrieb der Gruben. Derselbe wurde nur durch die Verbilligung der Frachtsätze in Folge der Maincanalisirung möglich.

Bei entsprechender Bahnverbindung (Kahlthalbahn) mit dem weiter zu canalisirenden Maine würde durch weitere Verbilligung der Transportmittel eine Vergrößerung der bestehenden und die Anlage neuer Gruben wahrscheinlich. Daß der Betrieb derartigen Erzabbaues für viele fleißige Hände Arbeit und Verdienst im Gefolge hat, glaube ich nicht weiter erörtern zu müssen; besonders für den bayrischen Kahlgrund, der bis jetzt abseits jeden Verkehres lag, würde derselbe segensreich wirken.

6. Kalk, Cement, Erde, Thon u. s. w.

Zu den hervorragendsten Produkten des Maingebietes gehören neben den Steinen Kalk, Cement, Erde, Thon u. A. m.

Dieselben stellen im Binnen- und im Wechselverkehre der bayrischen Staatsbahnen folgende Ziffern (1891):

	Binnenverkehr:	Wechselverkehr:	
	Versandt u. Empfang	Versandt	Empfang
Cement	82844,5 T.	23990 T.	69280 T.
Erde, Mergel, Thon .	123814,0 „	20989,5 „	24153,5 „
Kalk, gebrannt . . .	76937,5 „	24637,5 „	8317 „
Thon- und Cementröhren	4859 „	136,5 „	13044 „

Bei dem **Versandt** von Cement auf dem Maine thalwärts oder dem Umschlag vom Waggon in's Schiff in Aschaffenburg käme in erster Linie in Betracht die bayr. Portland-Cementfabrik in Karlstadt a. M., vorm. Ludw. Roth. Dieselbe versendet zur Zeit 6000 T. Cement main- und rheinabwärts, welche gewiß den billigeren Wasserweg benützen würden. Eine Vergrößerung des Absatzgebietes dieser Fabrik wäre als sicher, um so mehr anzunehmen, als dieselbe bei einer Canalisirung des Maines bis Aschaffenburg auch an der Verbilligung des Brennmaterials participiren würde. Der Kohlenbezug genannter Fabrik stellt sich pro Jahr auf 17000 T. Dieser würde eine Frachtersparung von cca. 30600 M. durch den verlängerten Wassertransport erfahren.

Beim **Empfang** von Cementen kommen für den Wasserweg zu Berg auf dem Maine insbesondere die Fabriken von Amöneburg bei Biebrich a. Rh. und Heidelberg in Betracht. Die Mengen des Versandtes beider Fabriken, die hier zu berechnen wären, sind mir nicht zuverlässig bekannt; doch stellt sich Bayerns Verkehr in Cement mit

		Versandt	Empfang	
Hessen-Nassau u. Oberhessen	auf .	5477,5 T.	6005,5 T.	1890
Großherzogthum Hessen	„ .	862,5 „	6009,5 „	1890
Großherzogthum Baden	„ .	390 „	6559,5 „	1890
Hessen-Nassau u. Oberhessen	„ .	8234,5 „	5515 „	1891
Großherzogthum Hessen	„ .	1113,5 „	3787 „	1891
Großherzogthum Baden	„ .	265 „	6156 „	1891

Eine Verbilligung der Frachten durch die Canalisirung würde insbesondere den Consumenten in Bayern zu gute kommen.

Cement und Thonrohre werden zumeist, wie dies die Ziffern des Wechselverkehrs angeben, von auswärts nach Bayern bezogen.

Aus Sachsen und Thüringen kommen cca. 6000 Tonnen nach Bayern.

Von Hessen-Nassau	cca.	820 T.
Aus der Saargegend	„	900 „
Vom Rhein	„	500 „
Von Mannheim	„	4000 „
	Sa.	6220 T.

Ein großer Theil letztgenannten Quantums rollt über Aschaffenburg; die Frachtersparniß beim Wasserbezuge bis zu diesem Platze für einen Theil hievon würde dem bayrischen Baumaterialgeschäfte und dem Tiefbau von Nutzen sein und cca. 6000 M. betragen, wenn nur die Hälfte des Bezuges sich zum Wasserwege wendete.

Beim **Versandt** von Erden und Thonen steht im Verkehrsgebiete des Maines die Klingenberger Thonerde obenan.

Dieses vorzügliche Thonmaterial, das sich überall bis nach Amerika stetiger Nachfrage erfreut und den Reichthum des blühenden Gemeinwesens Klingenbergs bildet, wurde verfrachtet zu Wasser:

		mit der Bahn
1888	4391 T.	— T.
1889	4030 „	1200 „
1890	4220 „	1000 „
1891	4500 „	1500 „

Die Verfrachtung dieser Thonerde bietet einen weiteren Beweis, daß durch die Verbesserung der Wasserstraßen die einheimischen Bodenschätze ausgiebiger verwerthet werden können. Eine Weiterführung der Mainkanalisirung bis Aschaffenburg wird den Absatz dieses Materials noch erleichtern.

Einen günstigen Einfluß würde die Fortführung der Maincanalisation bis Aschaffenburg weiter ausüben auf den Absatz eines vorzüglichen hydraulischen Kalkes, des sogenannten Hösbacher Schwarzkalkes.

Dieser Kalk zählte im Bahnversandte Bayerns über Aschaffenburg mit folgenden Ziffern:

	1890	1891
Nach Hessen-Nassau und Oberhessen	4450,5 T.	4186,5 T.
„ der Rheinprovinz	1000,5 „	1051,5 „
„ dem Großherzogthum Hessen	4269,0 „	4908,0 „
„ „ „ Baden	302,0 „	269,5 „
„ dem Königr. Württemberg	193,5 „	339,0 „
Sa.	10215,5 T.	10754,5 T.

Derselbe wird hauptsächlich seitwärts der Bahnstation Hösbach in Sailauf, Feldkahl u. s. w. gewonnen und sowohl an genannter Bahnstation in einer Reihe von Oefen, zu denen sich im letzten Jahre ein großer Ringofen gesellte, als hauptsächlich auch in den Aschaffenburger Kalkwerken gebrannt und zum Versandt gebracht.

Die Kalkindustrie der ganzen Gegend klagt, wie der Bericht der Handelskammer für Unterfranken und Aschaffenburg 1890/91 ausweist, über den durch die Concurrenz der Lahnwerke bewirkten Preisrückgang bei steigenden Arbeitslöhnen und theuren Kohlen und bittet dringend um Fortführung der Maincanalisation bis Aschaffenburg.

Letztere würde billigere Kohlenbezüge, hiedurch billigere Produktion und deßhalb erweiterten Absatz, der den Preisrückgang ausgleichen könnte, gewährleisten.

Bei der großen Bedeutung, welche die in Rede stehende Industrie für einen Theil des Vorspessarts hat, ist deren Erhaltung und Stärkung in volkswirthschaftlichem Interesse dringend geboten.

Mehreren Hundert Arbeitern und den Fuhrwerksbesitzern einer ganzen Gegend dient dieselbe zum Broderwerb.

Die Empfang- und Versandtziffern, die mir von 2 Werken zur Verfügung stehen, sind folgende:

I.	über hess. Ludw.-Bahn		über Bayern	
	Empfang	Versandt	Empfang	Versandt
Kohlen	2900 T.	— T.	— T.	— T.
Baumaterial	4500 „	300 „	320 „	400 „
Kalk	— „	8000 „	— „	3000 „

Anzahl der beschäftigten Arbeiter 110
„ „ „ Fuhrleute 32

II.	über hess. Ludw.-Bahn		Bayr. Staatsb.	
	Empfang	Versandt	Empfang	Versandt
Kohlen	1000—1500 T.	— T.	— T.	— T.
Kalk	— — „	2700 „	— „	300 „
Baumaterialien	370 — „	— „	— „	— „

Anzahl der beschäftigten Arbeiter 40
„ „ „ Fuhrleute 12

Eine Verbilligung der Kohle durch Wassertransport würde allein für diese beiden Werke eine jährliche Ersparung von cca. 7200 M. bedeuten, ganz abgesehen von dem Nutzen, der ihnen durch den verbilligten

Transport zu Thal und hiedurch ermöglichtem größeren Umsatz erwüchse, der erweiterten Betrieb und hiedurch vermehrte Arbeitsgelegenheit mit sich brächte.

7. Holzzeugmasse, Papier und Pappe.

Der bedeutende Holzreichthum Bayerns hat zur Verarbeitung dieses Produktes zu den verschiedensten Fabrikaten, unter Anderem auch zu Cellulose, Papier und Pappe geführt.

Holzzeugmasse tritt im Bahnversandt und Empfang Bayerns mit folgenden Ziffern auf:

Gesammt-Versandt nach den deutschen Verkehrsgebieten	20501 T.
„ Empfang aus „ „ „	4485 „
Versandt nach ausländischen Verkehrsbezirken . . .	2730 „
Empfang aus „ „ . . .	148 „

Es übersteigt somit der Versandt den Empfang um 18 598 T., während im Binnenverkehr Bayerns eine Gewichtsmenge von 27 967 T. 1891 befördert wurde.

Papier und Pappe versendet Bayern per Bahn an die übrigen

deutschen Verkehrsbezirke	18923,5 T.
an's Ausland	1094,0 „
Der Empfang beziffert sich aus Deutschland auf .	11061,5 „
aus dem Ausland auf	314,5 „

wird also um 8641,5 T. von dem Versandte übertroffen.

Holzzeugmasse, Papier und Pappe stellen also einen Mehrversandt von 27 239,5 T. auf den Bahnen, zu dem noch der Verkehr von Aschaffenburg über die hessische Ludwigsbahn kommt.

Zu den hier in Rede stehenden Fabrikaten liefert von Bayern Aschaffenburg die Hauptmasse.

Die Aktiengesellschaft für Maschinenpapierfabrikation hat im Jahre 1893 allein einen Ein- und Ausgang von cca. 900 000 Ctr. = 45 000 T., der sich im Jahre 1894 auf 1,200 000 Ctr. = 60 000 T. steigern wird.

Genannte Fabrik bezog und versandte 1893:

Ruhrkohlen	cca.	10 000 T.
Schwefelkies	„	3750 „
Holz	„	18 750 „

Cellulose und Weißpapier	cca.	7500 T.
Holzstoff und Chemikalien	„	5000 „

Die Aktiengesellschaft für Buntpapier- und Leimfabrikation hatte 1893 einen Gesammtverkehr von cca. 200 000 Ztr. = 10 000 T., von denen allein der Kohlenbezug aus dem Ruhrgebiet 60 000 Ztr. = 3000 T. absorbirte.

Drei andere Buntpapierfabriken stehen ebenfalls in vollem Betriebe und es kann als sicher angenommen werden, daß die Papierindustrie Aschaffenburgs im Jahre 1893 einen Gesammtverkehr von cca. 70 bis 75 000 T. aufweist, der sich im Jahre 1894 auf ungefähr 90—100 000 T. steigern wird.

Vorausgesetzt, die Papierindustrie Aschaffenburgs beziehe und versende nur $^1/_3$ der Güter ihrer Verkehrsziffer mainauf- und abwärts z. Zt. mit der Bahn, so könnte mit dem Ausbau der Wasserstraße sicher ein Betrag von M. 2.— durchschnittlich pro Tonne an Fracht gespart werden, was einer Summe von 35—50 000 M. im Jahre 1893 gleichkäme.

Im Jahresberichte der unterfränkischen Handelskammer vom Jahre 1891 klagen gerade die Papierfabriken Aschaffenburgs über den rückgängigen Nutzen, der aus den für Papier so hohen Stückgutfrachten, dem vertheuerten Feuerungsmateriale und den Zollerhöhungen Amerikas und Frankreichs resultirte. Billigere Frachten würden von denselben freudigst begrüßt und die Canalisirung des Maines bis Aschaffenburg, sowie die Weiterführung der Kette bis Bamberg dringendst gewünscht, um ihre Concurrenzfähigkeit zu erhalten.

Von welchem Werthe der Bestand dieser Papierindustrie für die Gegend Aschaffenburg's ist, erhellt daraus, daß in derselben cca. 1200 Arbeiter und Beamte beschäftigt und an Löhnen und Gehältern zwischen 700 000—800 000 M. verausgabt werden.

An Frachten zahlte die Aktiengesellschaft für Maschinenpapierfabrikation allein in Aschaffenburg 1891 300 431,40 M.

Es dürfte also sowohl im verkehrspolitischen als im volkswirthschaftlichen Interesse gelegen sein, den Betrieb derartiger Etablissements zu schützen und zu stärken.

8. Bier, Wein, Mineralwasser.

Eines der wichtigsten Erzeugnisse Bayerns für den Export ist das Bier. Dasselbe steht seiner transportirten Gewichtsmenge nach im Verkehr Bayerns an 7. Stelle mit 353 328 T. Im Wechselverkehr tritt es mit 281 703,5 T. an die zweite Stelle des bayrischen Versandtes, während

nur 447,5 T. Bier von auswärts einlaufen. — Wenn nun auch das Bier vorläufig in seiner größten Menge dem Bahnversandte verbleiben wird, so sind doch die Bezüge der bayrischen Bierbrauereien zum größten Theil solche, daß dieselben von einer Verbesserung des Wasserweges günstig beeinflußt werden können.

In erster Linie steht hier der Kohlenbezug der bayrischen Brauindustrie; auf diesem findet das bereits früher Gesagte sinngemäß Anwendung.

Weiter kommt zu Berg nach Bayern in einer Gewichtsmenge von ca. 5000 T. Harz und Pech. Diese Artikel gehen nach Bamberg, Fürth, Nürnberg, Kulmbach, Regensburg, Passau u. s. w. und würden den Wasserweg bis Aschaffenburg der Frachtersparniß wegen sicher beibehalten.

Große Mengen dieses Gutes transitiren nach Oesterreich und würden zur Belebung der Wasserstraße und des Transitverkehres wesentlich beitragen.

Bei entsprechender Einrichtung würde auch ein Theil des Bieres, insbesondere Flaschenbier den Wasserweg wählen, jedenfalls gäben aber die zurückgehenden Fässer u. s. w. ein begehrtes Frachtgut zu Berg.

Wein und Mineralwasser sind ebenso wie Hopfen ein in größeren Mengen auftretendes Transitgut von und nach Oesterreich und Böhmen und treten auch im Wechselverkehr Bayerns mit beträchtlichen Gewichtsmengen auf, Wein z. B. im Versandt Bayerns mit 5240 T., im Empfange mit 15 142 T. Eine Verbilligung der Wasserfracht würde eine weitere Ausdehnung des Verkehrs nach sich ziehen.

9. Düngemittel.

Für die bayrische Landwirthschaft von großer Bedeutung sind die Düngemittel. Dieselben werden von Bayern mit einer Gewichtsmenge von 20 178 T. versandt und mit 40 998,5 T. bezogen. Es überwiegt also der Empfang den Versandt um 20 820,5 T.

Während von der Elbe über Magdeburg 7797 T. nach Bayern kommen, führt der Verkehrsbezirk Hessen-Nassau und Oberhessen 10 289,5 T. zumeist über Frankfurt ein, das Saarrevier sendet 2495 T. (Thomasmehl), die bayr. Pfalz 2445,5 T., Mannheim, Ludwigshafen 7462,5 T.

Bei Einführung entsprechender Bahn-Frachtsätze über Aschaffenburg wäre nicht allein ein großer Theil des Elbeverkehrs auf die Rheinroute zu bringen, wenn bis Aschaffenburg canalisirt wäre, sondern die jetzt in

Frankfurt a. M. und Mannheim-Ludwigshafen vom Wasserweg zum Bahnversandt übergeschlagenen künstlichen Dünger würden zu Schiff bis Aschaffenburg weitergehen und hier entweder der Kette oder der bayr. Staatsbahn zur Weiterbeförderung übergeben werden.

Wenn es, was als Minimum gelten darf, gelingt, die Hälfte der Einfuhr von künstlichem Dünger durch die canalisirte Mainstrecke über Aschaffenburg zu leiten und hierdurch der Preis von 2.— M. pro Tonne Frachtersparung zu vermindern, so würde dies auf den ganzen Bezug von Bayern an künstlichem Dünger, der mit der Bahn 40 998 T. 1891 betrug, eine verbilligende Wirkung in gleicher Höhe ausüben. Der hieraus resultirende Betrag von 81 996 M. würden der bayrischen Landwirthschaft vorweg zu Gute kommen können, von der Erhöhung des Consums ganz abgesehen.

10. Verschiedene land- und forstwirthschaftliche Produkte.

Unter den landwirthschaftlichen Producten die Bayern versendet, insbesondere in der Richtung, welcher eine Verbesserung der Wasserstraße des Maines nützen würde, nehmen die Kartoffeln eine hervorragende Stelle ein.

Dieselben gingen 1891 nach:

Merseburg, Erfurt, Thüringen und Sachsen mit einer Gewichtsmenge von cca. 7000 T. während cca. 24 000 T. main- und rheinabwärts versandt wurden und zwar nach

Hessen-Nassau und Oberhessen	4561,10 T.
Ruhrrevier und Rheinprovinz	14740,00 „
Großherzogthum Hessen . . .	4347,00 „

Bei einer Verbilligung der Fracht durch Benutzung der Wasserstraße für einen Theil dieses Quantums würde sich der Absatz nach den genannten Bezirken nicht allein erhöhen, sondern es wäre den bayr. Producenten unter Umständen auch möglich, in Folge der geringen Fracht höhere Preise zu erzielen.

Obst, Gemüse und Pflanzen gingen per Bahn 1890 mit 2104 T., 1891 mit 1667,5 T. aus Bayern nach Hessen-Nassau und Oberhessen, mit cca. 1500 T. 1890 und 500 T. 1891 nach dem Ruhrrevier und der Rheinprovinz, mit 2676 T. 1890 und 901 T. 1891 nach dem Großherzogthum Hessen. Der Versandt zu Wasser in diesen Produkten ist schon jetzt ein lebhafter; durch Verbesserung der Wasserstraßen könnten größere

Mengen, die z. B. 1890 mit 6184 T., 1891 mit 8318 T. meist aus den fränkischen Gauen und ein großer Procentsatz aus der Umgegend Aschaffenburgs nach Württemberg gingen, besonders Brechobst main- und rheinabwärts zu besseren Preisen abgesetzt werden.

Hopfen wird aus Bayern mit 6957 T. versandt und zwar cca. 1100 T. rheinabwärts und cca. 300 T. nach Hessen, welche vom Bahntransporte auf den Wasserweg zum größten Theil übergeführt werden könnten. Das Gleiche gilt von den im Transitverkehr durchlaufenden bedeutenden Hopfenmengen aus Böhmen.

Von forstwirthschaftlichen Producten kommt insbesondere Borke und Lohe in Betracht, welche z. Z. aus Bayern mit der Bahn in einem Gewichte von 13 242 T. verfrachtet wird; auch hier sind Hessen-Nassau 1890 mit 838,5 T., 1891 mit 676 T., das Großherzogthum Hessen 1890 mit 1962 T., 1891 mit 1895,5 T. Hauptabnehmer der fränkischen Bezirke, die schon jetzt auf dem Wasserwege größere Mengen dorthin verfrachten. Verbilligung der Wasserfracht wird weitere Absatzgebiete erschließen und höhere Preise erzielen lassen.

11. Oel, Fett, Thran, Talg, Petroleum und andere Mineralöle.

In den erstgenannten vegetabilischen und animalischen Oelen und Fetten empfängt Bayern 15 643 T. im Bahnverkehr, während es nur 3175 T. nach den deutschen Verkehrsbezirken ausführt. Die Haupteinfuhr dieser Waaren erfolgte 1891 von Hessen (Gustavsburg) mit 6967,5 T. und von Hessen-Nassau (Frankfurt) mit 1366 T. — Aus den Elbhäfen kam eine Einfuhr nach Bayern von 1167 T., über Thüringen, Merseburg und Erfurt solche von 1028 T.

Der Umschlag von Gustavsburg und Frankfurt könnte zum größten Theil durch die Canalisation des Maines nach Aschaffenburg verlegt und für Bayern eine Ersparniß von cca. 14 000 M. erzielt werden. Der Verkehr in Oelen u. s. w. über die Elbhäfen wäre theilweise über die Rhein- und Mainroute zu leiten und hierdurch beträchtlich an Fracht zu ersparen.

Im Transitverkehr spielen Oele und Fette, besonders Leinöl im Verkehre nach und Margarine im Verkehre aus Oesterreich eine bedeutende Rolle. Meiner Schätzung nach werden in diesen beiden Artikeln allein cca. 8000 T. durch Bayern gehen und später von Aschaffenburg ab den Wasserweg wählen.

Mit dem Bezug von Mineralölen, speziell Petroleum, ist Bayern

vollständig von den Weserhäfen und von Mannheim abhängig. Der Verkehr über Gustavsburg ist gegenüber den genannten Plätzen verschwindend und betrug

1890	1891
2434 T.	1316 T.

Dagegen gingen von den Weserhäfen nach Bayern

	1890	1891
	21 928 T.	14 612,5 T.
von den Elbhäfen	1 379 T.	403,5 T.
von Mannheim	3 209 T.	12 130 T.

Der Verkehr über Mannheim nach Bayern hat sich somit im Laufe eines Jahres um 9000 T. gehoben, während die übrigen Versandtplätze diese Mengen eingebüßt haben.

Sache Bayerns und seines Handels muß es sein, sich wenigstens einigermaßen unabhängig in diesen Bezügen zu machen und vom Rheine durch den Main einen Theil seines Consums direct zu decken. Die Canalisirung bis Aschaffenburg wird die Erreichung dieses Zieles näher rücken.

12. Colonialwaaren.

Der Kaffee ist heute in vielen Gegenden unseres Bayernlandes mit Milch ein Volksernährungsmittel geworden. Der Bezug desselben ist deßhalb im Laufe der jüngsten Jahre bedeutend gestiegen.

Im Binnenverkehre Bayerns 1891 mit 2545,5 T. auftretend, wird derselbe mit insgesammt 7622 T. im Wechselverkehre empfangen und mit 1003 T. seitens des bayrischen Handels abgegeben.

Nach den einzelnen deutschen Verkehrsbezirken betrachtet, fallen besonders die Elbhäfen und das Königreich Württemberg, erstere mit 1435,5 T., letzteres mit 4990 T. als Lieferanten ins Auge. Hamburg und Heilbronn sind die Bezugsplätze für den bayrischen Kaffee. Der Eingang aus Gustavsburg mit cca. 260 T. und von Frankfurt mit cca. 144 T. ist unbedeutend gegenüber den vorerwähnten Ziffern.

Wenn nun auch der Eingangsverkehr von Hamburg, dem Sitze des deutschen Kaffeemarktes nicht vollständig über die Rheinroute geleitet werden kann, so ist absolut unerfindlich, warum der bayrische Colonialwaarenhandel seinen Kaffee auf dem Umwege über das Königreich Württemberg von Heilbronn beziehen muß, besonders wenn ihm einmal ein

directer leistungsfähiger Wasserverkehr mit Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen zur Verfügung steht.

Nach den von mir gepflogenen Erhebungen stellen sich die Frachtunkosten für Kaffee über Heilbronn in das mittlere Bayern auf ungefähr 1,10—1,20 M. pro 50 Kilogr., aus Hamburg noch höher.

Bei Benützung des Wasserweges bis Aschaffenburg könnten hieran wenigstens 50 Pf. gespart werden. — Nimmt man an, daß unter dieser Voraussetzung annähernd die Hälfte des Elbhafenverkehrs sich dem Rhein-Mainweg mit cca. 700 T. zuwenden, daß auch vorläufig nur die Hälfte des württembergischen Empfanges die Wasserstraße bis Aschaffenburg benützen wird, so würde dies für den bayr. Handel und Consum eine Ersparung von **mindestens**, den obigen Satz zu Grunde gelegt, 31 900 M. betragen.

Für den Bezug von Reis und Reismehl liegen die Verhältnisse für Bayern z. B. noch ungünstiger; von einem Gesammtbahnempfang 1891 von 8763,5 T. kommen allein 7172 T. aus den Weserhäfen.

Diese Artikel, die ohnedem mit sehr geringem Nutzen umgesetzt werden, sind für den bayrischen Gebrauch billiger auf der Wasserstraße zu beziehen. Die Frachtdifferenz, die erzielt werden könnte, ist sicher auf 50—60 Pf. pro Ctr. oder für cca. 7000 T. auf 84 000 M. anzunehmen.

Für die Einfuhr mit Zucker nach Bayern sind z. B. die Verkehrsbezirke Hannover-Braunschweig, Oldenburg, Magdeburg, Anhalt, Merseburg, Erfurt und Thüringen mit einer Gewichtsmenge 1891 von 28 200 T. zumeist betheiligt. Die Pfalz sandte cca. 7300 T., Baden 1794 T. und Mannheim-Ludwigshafen 9435 T.

In wie weit durch andere auf der billigeren Wasserstraße zur Verfrachtung kommende Bezüge sich Ersparungen und sei es auch hauptsächlich durch Preisdruck auf den norddeutschen Eingang erzielen ließen, muß vorläufig Sache specieller Untersuchungen bleiben.

Ein weiterer von Bayern zu beziehender Consumartikel sind Fische und Heringe.

An der Einfuhr derselben sind neben den pommerischen Häfen, sowie der Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel u. s. w. mit zusammen 430 T. 1891, die Elbhäfen mit 285 T., Sachsen mit 284 T., Hessen-Nassau und Oberhessen mit 196 T., Mannheim-Ludwigshafen mit 294 T., haupt-

sächlich aber der Verkehr aus Großherzogthum Hessen also Mainz und Gustavsburg mit 1334,5 T. interessirt.

Durch Verlängerung der Wasserfracht bis Aschaffenburg allein würde eine Verbilligung dieser 1334,5 T. pro Tonne mit 2 M. gerechnet, um 2669 M. möglich.

Tabak zählt eigentlich nicht in diese Gruppe; der Kürze halber will ich jedoch die betreffenden Verkehrsziffern hier anfügen.

Auch hier war Norddeutschland mit 862 T. aus den Elbhäfen und 1046,5 T. aus den Weserhäfen 1891 Bayerns bedeutender Lieferant.

Mannheim erscheint nur mit 323 T. Zufuhr, die Provinzen Hessen-Nassau und Oberhessen mit 184 T., die bayr. Pfalz mit 174 T. und Baden mit 112 T. betheiligt.

Die Benutzung der Rhein- und Mainlinie wird für diesen Artikel, besonders nach Fertigstellung des preußischen Mittellandcanales, zu berücksichtigen sein.

13. Verschiedenes.

Eine ganze Reihe von Ein- und Ausfuhrartikeln Bayerns ließe sich hier noch anfügen.

Ich will nur erwähnen in	Eingang	und Ausgang
	T.	T.
Chemikalien und Droguen	11102,5	1488
Baumwolle	46830,0	2468
Darunter 32000 aus den norddeutschen Häfen		
Blei	2763,5	358,5
Dach- und Steinpappe	1215,5	56,0
Farbhölzer	1057,5	174,0
Garne und Twiste	10585,5	16931,5
Glas und Glaswaaren	15091,5	10096,5
Häute, Felle, Leder	4324	6781
Knochen	6968	1657,5
Lumpen	2776	7600,5
Oel- und Kokoskuchen	4968	386,0
Salpeter und Salzsäure	1377,5	35
Salz	30947	2110,5
Schiefer	15651	353
Schwefelsäure	3834	1273,5

	Eingang T.	Ausgang T.
Soda	11497,5	530,5
Spiritus und Branntwein	1868	4498,5
Stärke und Stärkezucker	3799,5	2480,5
Thonwaaren, Porzellan, Steingut	7460	9105
Wolle	3752	2771,5
Zink u. s. w.	4339	272,5

Ebenso eignen sich von den Sammelladungen und sonstigen Gütern eine Reihe von Artikel für einen eventuellen Umschlag.

Nach den deutschen Verkehrsbezirken, die um Main und Rhein sich gruppiren, können aus Bayern über Aschaffenburg annähernd gehen:

An Sammelladungen cca. 9800 T.
An sonstigen Gütern „ 27000 T. } = 36800 T.

Nach Bayern können denselben Weg nehmen:

An Sammelladungen cca. 16000 T.
An sonstigen Gütern „ 29000 T. } = 45000 T.

Hiebei ist der Verkehr nach und von der bayr. Pfalz und Mannheim nur zur Hälfte angenommen und der Verkehr aus den norddeutschen Häfen, der zum Theil über Rhein und Main geleitet werden könnte, und eine Einfuhr und Ausfuhr für Bayern beträgt:

	Einfuhr	Ausfuhr
An Sammelladungen cca.	5000 T.	7000 T.
„ sonstigen Gütern	10400 „	5050 „
	15400 T.	12050 T.

also insgesammt cca. 27 450 T. nicht in Berechnung gezogen.

14. Transitgüter.

Ueber Aschaffenburg liefen 1891, wie bereits im Eisenbahnverkehre nachgewiesen, 183 564,58 T. Transitgüter, die größte Menge, welche Bayern nach irgend einer Richtung durchquert.

In zweiter Linie steht

	Hof	mit	169 664 T.
dann	Lindau	„	145 960 „
	Würzburg	„	115 475 „
	Eger	„	101 563 „
	Simbach	„	100 671 „

Crailsheim	mit	96 612	T.
Passau	„	95 927	„
Ulm	„	94 189	„
Lichtenfels	„	94 804	„
Franzensbad	„	93 074	„ u. A. m.

Ueber die **Art** der Güter und deren Gewichts-Mengen, welche im Transitverkehre Aschaffenburg überschreiten, stehen mir genaue Nachweisungen nicht zu Gebote.

Ich bin deßhalb gezwungen, nach meinen eigenen Erhebungen und Untersuchungen diesen Verkehrszweig darzustellen.

Die Verkehrsbezirke, welche den vom Rheine kommenden und dahin gehenden Transitverkehr über Aschaffenburg z. Zt. beleben, sind in erster Linie **Oesterreich-Ungarn und Böhmen**, in zweiter Linie **Süd-thüringen und Sachsen**, in dritter **Italien**.

Oesterreich-Ungarn sendet zum Rheine in erster Linie **Getreide** und zwar hauptsächlich: Gerste, Spelz und Weizen; dann Kukuruz und Saatgut.

An weiteren landwirthschaftlichen Produkten gehen in beträchtlichen Mengen Hopfen, Bohnen und Pflaumen; außerdem wird in großen Massen verfrachtet **Margarine** und **Mineralwasser**.

Aus Böhmen kommen in großen Mengen, **Porzellan- und Glas-waaren.** Eine Frankfurter Transportfirma empfing allein im Transit zum Umschlag cca. 250 Waggons nach Frankfurt, nach Gustavsburg gingen cca. 500 Waggons, während Eger etwa 300 Waggons nach Mannheim leitete.

Nach **Oesterreich-Ungarn** werden im Transit über Aschaffenburg versandt:

Vegetabilische und Mineral-Oele, besonders von ersteren Leinöl, dann Harz, Kümmel, Stuhlrohr, Gerbholzextracte, Kupfer, Zinn und Blei, Weine aus Frankreich und Spanien.

Aus **Thüringen** und **Sachsen** wurden pro Jahr als Transitgut nach Frankfurt allein verfrachtet:

cca.	1500	T.	Griffel und Schiefertafeln,
„	1000	„	Porzellan-
„	1000	„	Spielwaaren
„	2—3000	„	Glaswaaren, Märbel, Buntpapier und sonstige sogenannte Thüringer Artikel.

Aus **Italien** kommen über Oesterreich hauptsächlich Wein und Südfrüchte.

Die größte Menge dieser Güter, die jetzt schon in Frankfurt, Gustavsburg oder Mannheim auf den Wasserweg übergeht, würde in Aschaffenburg umgeschlagen werden, wenn die Main-Canalisirung bis zu diesem Platze durchgeführt sein wird.

Es lassen sich **diese** Gewichtsmengen zur Zeit auch schätzungsweise nicht annähernd bestimmen. Das Angebot an Schiffsraum von zu Berg gekommenen Fahrzeugen, wird jedoch ein derart großes sein, daß die Wasserfrachten zu Thal billig angestellt werden können. Daß die transitirenden Güter dies benützen werden, steht um so weniger außer Zweifel, als sie Aschaffenburg eher als jeden anderen Umschlagplatz auf dem kürzesten Bahnwege erreichen.

Als selbstverständlich muß hiebei angenommen werden, daß alle Einrichtungen zum billigen und raschen Umschlag getroffen und deren Benützung nicht durch bureaukratische, sondern praktische Bestimmungen geregelt werden. Muster solcher Einrichtungen sind genügend vorhanden, deren Gutes nachgeahmt und deren Mängel vermieden werden können.

Aus Italien kommen über Oesterreich hauptsächlich Wein und Südfrüchte.

Die größte Menge dieser Güter, die jetzt schon in Frankfurt, Aschaffenburg oder Mannheim auf den Schiffsweg übergeht, würde in Kitzingen oder umgeschlagen werden, wenn die Main-Canalisirung bis zu diesem Platze durchgeführt sein wird.

Es lassen sich diese Verkehrsänderungen zur Zeit noch ziffermäßig nicht annähernd bestimmen. Das Angebot an Schiffsraum von zu Berg schwimmenden Fahrzeugen, wird jedoch ein derart großes sein, daß die Wasserfrachten zu Berg billig angestellt werden können. Daß die transitirenden Güter den Canal benützen werden, läßt sich so weniger in Zweifel, als die Mainschifffahrt über alle jetzt anderen Umschlagsplätze auf dem directen Wasserwege erreichen.

Der Ludwigscanalbetrieb muß so sehr ungesäumt werden, daß alle Einrichtungen zum billigen und raschen Umschlag getroffen und deren Benützung nicht durch Formalitäten, sondern praktische Bestimmungen geregelt werden. Wohl solche Einrichtungen sind genügend vorhanden, deren Mängel noch gebessert und deren Mängel vermieden werden können.

C. Der commerzielle Werth der Weitercanalisirung des Maines bis Aschaffenburg.

Als commerzieller Werth der Weitercanalisirung des Maines muß der Betrag gelten, der sich durch Ersparung an Fracht gegenüber den heutigen Sätzen, sei es für Bahn, sei es für Wasser, ergibt.

Es wäre nicht richtig, schlankweg die Differenz zwischen Bahn- und Wasserfracht für die einzelnen Güter zu berechnen und zusammenzuziehen, sondern für die Güter, die bisher schon den Wasserweg benützten, darf nur der Unterschied zwischen den seitherigen Wasserfrachten und den zukünftigen in Ansatz gebracht werden.

Für den Hauptfaktor des verbesserten Wasserweges zu Berg, die Kohle, ist bereits in der diesbezüglichen Abhandlung beim Güterverkehre die Ersparniß berechnet worden, welche die bayr. Staatsbahn beim Schiffstransporte bis Aschaffenburg auf der canalisirten Mainstrecke erzielt.

Wenn ich den niedrigsten Bahn-Frachtsatz der hessischen Ludwigseisenbahn mit 2,10 M. pro Tonne, oder selbst ein Heruntergehen auf 2.— M. pro Tonne für die Strecke Gustavsburg-Aschaffenburg und zugleich einen ziemlich hohen Frachtsatz von 0,60 M. pro Tonne bei directer Fahrt zu Wasser von 1000 und 1400 T. Schiffen bis Aschaffenburg annehme, so ergibt sich, wie bereits bemerkt, bei dem diesjährigen, im November erreichten Bezuge von cca. 260 000 T. Ruhrkohlen eine Ersparung von 364 000 M., bei der sicheren Steigerung auf 300 000 T., welche angenommen werden kann und muß, eine solche von **420 000 M.**

Bei dem Nutzen, der aus der Ersparung der Wagenmiethen resultirt, welche jetzt an die hessische Ludwigsbahn für Kohlenwagen gezahlt werden, müßte die Abnützung des dafür zu verwendenden bayr. Wagenmaterials in Abzug gebracht werden.

Ich glaube aber, daß sich diese größere Abnützung durch die bessere Ausnützung des jetzt leer rollenden Wagenmaterials bezahlt.

Statistische Ziffern über die Anzahl der jetzt über Aschaffenburg leer nach Bayern laufenden bayr. Güterwagen, die sich zum Kohlentransporte benützen ließen, liegen mir nicht vor. Anfangs der achziger Jahre als ich für den Bahntransport von Steinmetzarbeiten nach Bayern einen, später dann auch genehmigten Ausnahmetarif anstrebte, betrug diese Zahl täglich **durchschnittlich** 300—400 Stück.

Dieselbe ist dadurch, daß die bayr. Staatsbahn jetzt einen Theil ihrer Wagen zum Kohlentransporte nach Gustavsburg abstellt, und den öfters fühlbaren Wagenmangel der hessischen Ludwigsbahn z. Zt. zurückgegangen, beziffert sich jedoch immerhin noch auf täglich 70--80 Stück.

Die Ausnützung derselben im Kohlentransporte wird die raschere Abnützung der belasteten bayr. Wagen bezahlen, sodaß der Betrag der eingesparten Wagenmiethen dem Nutzen der Weitercanalisation gutgeschrieben werden kann.

Derselbe beträgt, wie schon entwickelt, 270000 M. und ergibt mit der oben berechneten Frachtkürzung von 420000 M. zusammengezogen für die bayr. Staatsbahnen eine directe Ersparung von 690000 M.

Diese Summe kommt den Zinsen eines Kapitals von 17250000 M. gleich, bei 4 Procent Verzinsung.

Für den derzeitigen Privatconsum der Kohle in Bayern wurde eine Gewichtsmenge von 300000 T. nachgewiesen und, analog den Frankfurter Verhältnissen, eine allmälige Verdoppelung dieses Quantums bei Verbilligung der Fracht behauptet.

Diese Erhöhung des Consums außer Ansatz gelassen, und die ersparte Frachtdifferenz auf den jetzigen Eisenbahnfrachtsatz Gustavsburg-Aschaffenburg von 24.— M. pro 100 T. berechnet, ergibt für die Hälfte des Privatconsums, der sicher zu Wasser gehen wird, 150000 T. à 1,80 M. billiger, **den Betrag von 270000 M.**

Diese Summe kommt allerdings nicht direkt dem Staate, sondern der Privatwirthschaft zu Gute und muß deßhalb, wenn die Ersparung an Regiekohlen und Wagenmiethen der bayr. Staatsbahnen als directe Verzinsung des Anlagekapitals für die Weitercanalisirung des Maines angenommen werden will, **als indirecte Rente** aufgefaßt werden.

Zur gleichen Gattung würde die Ersparung geschlagen werden müssen, welche in Folge Verbilligung der Fracht der im vorstehenden Ab-

schnitte behandelten Massengüter durch Ueberführung derselben auf den Wasserweg oder durch Benützung von dessen Verlängerung für den Handel und die Consumenten zu erzielen wäre.

Consul Puls hat in seiner Schrift „Der wirthschaftliche Werth der Main-Canalisirung und der Güterverkehr von Frankfurt a. M." (Frankfurt a. M., 1888) einen Vergleich zwischen den Eisenbahnfrachten von Bremen, Hamburg und Rotterdam nach Frankfurt a. M. mit den Wasserfrachten inclusive Schlepplohn nach Frankfurt angestellt und hiebei für die obengenannten Massengüter eine durchschnittliche Frachtersparniß gegen die Eisenbahnfrachten

von 63 Procent bei Bremen,
von 67 „ bei Hamburg,
und von 64 „ bei Rotterdam

herausgefunden; für Stückgüter vom ersten Platz 74 %, vom zweiten 77 % und von Rotterdam 73 %, für Sammelladungen von Bremen 49 %, von Hamburg 52 %, von Rotterdam 49 %.

Ohne Zweifel wird dieser Vortheil von dem Handelsstande ausgenützt werden, wenn derselbe auch zeitweise vermindert und im Voraus nicht genau berechnet werden kann, da mit den Wasserständen im Rheine, dem Angebote an Fracht und Schiffsraum die Frachtsätze wechseln.

Für Bayern läßt sich ebenso schwer hiefür eine bestimmte Ziffer aufstellen, als dies im Voraus bei Frankfurt a. M. möglich war.

Es kann jedoch angenommen werden, daß bei entsprechender Regelung der Frachtsätze von dem über Aschaffenburg gehenden Wechsel- und Transit-Eisenbahnverkehr, der abzüglich der Kohlentransporte für Staatsbahnen und Privatwirthschaft ungefähr 1 000 000 T. beträgt, doch mindestens 30 % den Wasserweg bis oder von Aschaffenburg einschlagen werden.

Nehme ich rund 300 000 T. hievon an und rechne hinzu den schon bestehenden Schiffsverkehr Aschaffenburgs zu Berg und im Durchgange mit cca. 270 000 T., so ergibt dies eine Gewichtsmenge von 570 000 T.

Ohne die bestimmt vorauszusehende Vermehrung der Massengütertransporte überhaupt und die von den Elb- und Weserhäfen auf die Rhein- und Mainroute überzuleitenden Gütermengen in Betracht zu ziehen, wodurch auch der von mir angenommene Procentsatz des auf den Wasserweg übergehenden Eisenbahnverkehrs mehr als gerechtfertigt werden kann, würde einschließlich der Staatsbahnkohlen und der Kohlenbezüge für

Industrie und Hausbrand von der Ruhr eine Gütermenge von

1020000 Tonnen

für die Beförderung auf der weiter zu canalisirenden Mainstrecke angenommen werden können.

Für die Kohlentransporte sind die voraussichtlichen und möglichen Ersparungen an Fracht bereits des Näheren erörtert worden.

Für die Bewegung der übrigen Massengüter auf dem Wasser, welche sich in die um den Rhein gruppirten Verkehrsbezirke vertheilen, soll, um unter allen Umständen sicher zu gehen, nur eine durchschnittliche Frachtersparung von 2.— M. pro Tonne gerechnet werden.

Es ist dies gewiß der niedrigste Betrag, der angenommen werden kann; derselbe entspricht der Frachtdifferenz zwischen Bahn und Wasser bei der Linie Gustavsburg-Aschaffenburg und ist deßhalb zu Grunde gelegt, weil ja schon jetzt ein Theil des Güterumschlags in Frankfurt a. M. stattfand, während ein anderer Theil und zwar der größte der Wechsel- und Transitgüter nach dem Rheine zu auf der Bahnlinie weiterrollte.

An 570000 T. 2.— M. pro Tonne erspart, ergibt den Betrag von 1140000 M.; beigerechnet die für die Privatwirthschaft zu erzielende Frachtminderung bei Bezug von Schiffskohle zur Hälfte des Consums mit 270000 M. gibt eine Summe von 1410000 M., welche die indirecte Rente aus der Weitercanalisirung des Maines bis Aschaffenburg darstellt.

Hinzugefügt die Frachtersparung der bayr. Staatsbahnen am Kohlenbezuge mit M. 690000 ergibt eine Gesammtsumme von

M. 2100000

und diese Summe ist der voraussichtliche unter allen Umständen sichere commerzielle Werth der Weitercanalisirung des Maines bis Aschaffenburg für Bayern.

Sein Betrag, dessen bin ich gewiß, wird noch bedeutend sich steigern, besonders wenn allseits die Erkenntniß durchgedrungen sein wird, daß, wie Baurath Doell in seiner Schrift „Die Wasserstraßen in Frankreich" sagt, **„die Arbeit des Lasttragens dorthin gelenkt werden muß, wo sie am leichtesten und billigsten gefördert werden kann".**

D. Die Weitercanalisirung des Maines und der bayrische Staat.

**

Unserem verdienten Reichs- und Landtagsabgeordneten, Herrn Pfarrer Haus von Wörth a. M., ist in der Kammersitzung vom 3. Dezbr. 1891 bei Berathung des Etats der Straßen- Brücken- und Wasserbauten (XXI. Finanzperiode) von Sr. Excellenz dem Herrn Staatsminister des Innern Freiherrn von Feilitzsch „Localpatriotismus" vorgeworfen worden, als er den Erfolg der seitherigen theueren Correctionsarbeiten am Maine in Zweifel zog und für eine Canalisation desselben eintrat.

Ich glaube nicht, daß die Bestrebungen unseres Abgeordneten heute noch von diesem Standpunkte aus beurtheilt würden!

Trotzdem wird auch mir vielleicht der Vorwurf Cicero pro domo von den Gegnern unserer Sache nicht erspart bleiben, obwohl ich mich bemühte, die Aufstellung der Verkehrsziffern und die Schilderung der Vortheile, welche für die einzelnen Güterarten aus der Weitercanalisirung des Maines erwachsen, von einem Gesichtspunkte aus zu betrachten, der weniger den Nutzen **eines** Gemeinwesens, als den **der Allgemeinheit** im Auge hat.

Ich vermeide deshalb auch, die Vortheile aufzuzählen, welche Aschaffenburg selbst von einer Canalisation des Maines bis zu seinem Weichbilde zöge, nicht als ob ich dieselben verkennen oder unterschätzen würde, sondern um deßwillen, weil Aschaffenburg diesen Nutzen nicht wie Frankfurt in Folge seines großen Selbstverbrauches und seines eigenen Handels, sondern in Folge seiner günstigen geographischen Lage zu beanspruchen berechtigt ist.

Wer ohne Voreingenommenheit die einzelnen Ausführungen und ihre Belegziffern prüft, wird sich der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß es eine der hervorragendsten und nächstliegenden Aufgaben

des bayr. Staates sei, sobald als möglich seinen Bahnen, seiner Industrie und seinem Handel die Vortheile zuzuwenden, welche die verbesserte, canalisirte Wasserstraße bietet.

Der Etat der Straßen-, Brücken- und Wasserbauten, XXII. Finanzperiode, enthält eine Reihe von Postulaten zur Förderung des Schiffsverkehrs, so der Weiterlegung der Kette bis Kitzingen, 4 000 000 M. zu Flußcorrectionen und auch einen Betrag für die Projectirung eines modernen Wasserweges vom Main zur Donau.

Gerne und freudig wird die Bewilligung dieser Mittel allseits begrüßt werden, aber auch der Wunsch möge und muß hier ausgesprochen sein, daß über der Erstrebung großer und weiter Ziele, der auf der Hand liegende, für das ganze bayr. Land und Volk bedeutsame Vortheil einer Maincanalisirung bis Aschaffenburg nicht unbenützt bleibe, bis lange Erhebungen und weitläufige, nicht von kurzer Hand zu erledigende Erörterungen die Ausführbarkeit und Rentabilität des Planes Kaisers Karl des Großen und König Ludwig I., welchen in unsern Tagen Prinz Ludwig von Bayern wieder aufnahm, festgestellt und nachgewiesen haben werden.

Jedes Jahr des Aufschubes der Weitercanalisirung des Maines bringt dem bayr. Staate selbst directe Verluste, noch größere dem bayr. Handel und der bayr. Industrie.

Bisher stützten die einschlägigen Ministerien Bayerns ihre ablehnende Haltung in dieser Sache auf den Widerstand und den angeblichen Ruin der Flößerei des Obermains.

Mit den Erklärungen der Flößer in Frankfurt a. M. am 8. Sept. ds. Jahres ist diese Grundlage, wie ich bereits bei Schilderung des Floßverkehrs hervorzuheben Gelegenheit nahm, gefallen.

Ob wohl ein neuer Hinderungsgrund auftauchen, oder ob Preußen das Ende der Canalisirung in Frankfurt festhalten wird?

Man spricht davon, daß die Finanzlage Preußens zur Weitercanalisirung des Maines bis Hanau resp. bis zur bayr. Landesgrenze zur Zeit für nicht geeignet gehalten werde, und daß Bayern keine Mittel zu Gebote stünden, diese Leistung von Preußen zu verlangen.

Da drängt sich doch wohl die Frage auf, warum dieser Fall in dem Staatsvertrage zwischen Preußen, Bayern, Hessen und Baden vom 1. Februar 1883, Canalisirung des Maines bis

Frankfurt betr., seitens der K. bayr. Regierung nicht vorgesehen worden ist?

Hessen hat in Artikel XIII dieses Uebereinkommens sich die Weiterführung des Canals gesichert und bereits die Mittel hiefür bis Offenbach genehmigt.

Bayern hat sich dem Wohlwollen Preußens in dieser Angelegenheit bedingungslos überantwortet, obwohl der Main zum weitaus größten Theil bayr. Land durchströmt und der bayr. Schifffahrt dienen soll.

Einige allgemeine Bestimmungen, wie: „die K. Preußische Regierung wird darauf Bedacht nehmen, daß der Verkehr der Flöße und Schiffe durch die zu errichtenden Canalisirungsanlagen **möglichst** ungehemmt bleibe", nehmen sich ganz eigenartig aus gegen Zugeständnisse, welche Preußen gemacht werden in Artikel V: „Die Bestimmung darüber, welche Arbeiten zum Zwecke der Unterhaltung der Canalisirungswerke **und des Fahrwassers** auszuführen sind, steht der K. Preußischen Regierung zu"; beigefügt ist: „Die Wünsche der übrigen Mainuferstaaten sollen dabei jedoch **thunlichst** berücksichtigt werden."

Von der **thunlichsten** Berücksichtigung bayrischer Wünsche wurden gelegentlich der angestrebten Aufhebung der preußischen Staffeltarife für Mehl und Mühlenfabrikate u. s. w. so glänzende Beweise geliefert, daß eine präcisere Formulirung der bayrischen Wünsche in dem obengenannten Staatsvertrag angezeigt gewesen wäre. Bayern brauchte dann nicht gerade zu warten, bis es Preußen, das schon in manchen Verkehrsfragen einen besonderen Standpunkt einnahm, genehm erschiene, bis zu seiner Grenze oder mindestens bis Hanau die Canalisirung des Maines vorzuschieben, damit Bayern anschließen und den Endpunkt seiner Bahnen mit dem verbesserten Wasserwege und dadurch mit dem Rheinverkehr verbinden könnte.

Welch' günstigen Einfluß auf die einzelnen Güterarten im Verkehre Bayerns eine solche Verbindung auszuüben in der Lage wäre, ist bereits dargestellt worden; um jedoch die Leistungen der Weitercanalisirung des Maines und ihre Vortheile für den bayrischen Staat in das richtige Licht

zu setzen, erscheint es auch angezeigt, die Kosten und Erträgnisse derselben mit denen der bayrischen Staatsbahnen zu vergleichen.

Bayerns Bahnen hatten 1891 eine mittlere Betriebslänge von 4761,68 km, welche einen Baukostenaufwand von 1 035 279 085 M. erfordert haben. Auf dieser Strecke wurden im gleichen Jahre 11 871 074 T. Güter befördert. Bei einer Einnahme von 71 560 081,33 M. aus dem Güterverkehre und einer Gesammteinnahme von 111 693 289 M. war die Rohausgabe 71 597 193 M., sohin der Reingewinn 40 096 096 M.

Das Baukapital verzinste sich demnach mit 4,02 Procent.

Die Roheinnahme pro Betriebskilometer ist 23 457 M., die Rohausgabe 15 036 M., mithin der Reinertrag pro Betriebskilometer 8421 M.

Das Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt 62,03 Procent.

Aus diesen Ziffern geht hervor, daß die K. bayrischen Staatsbahnen **zum Selbstkostenpreise** arbeiten; denn ihr Reinerträgniß reicht gerade hin, das Anlagekapital mit einem wahrlich nicht allzu hohen Procentsatze zu verzinsen.

Auch die Betriebsergebnisse einer Reihe von Jahren sind nicht sonderlich höhere. Aus dem Durchschnitte der letzten 16 Jahre ergibt sich eine Verzinsung von 4,15 Procent.

In der Theorie wird nun allerdings seit einiger Zeit der richtige Satz auch in Bayern hochgehalten, daß es nicht gerade nothwendig sei, bei allen Verkehrswegen eine directe und hohe Rente zu erzielen; trotzdem erscheint es mir als Pflicht jeder Bahnverwaltung, jede Gelegenheit zur Ersparung bei Beschaffung von Betriebsmitteln zu ergreifen und zu verwerthen, ihr Fahrmaterial möglichst auszunützen und die äußerst erreichbare Ausdehnung des Verkehrs anzustreben, nicht um höhere Rentabilität nachzuweisen, sondern um Mittel zu haben, auch weniger hervorragende Produktionsbezirke mit ihren Hauptverkehrsadern in Contact zu bringen, damit aus Verzweigungen nach allen Seiten die Güter in Wechselwirkung aufgesaugt und vertheilt werden können.

Die Ersparung, welche bei der Beschaffung eines Haupt-Betriebsmittels, der Kohle, zu erzielen ist, wurde bereits bei dem betreffenden Kapitel mit 690 000 M. nachgewiesen. Hiebei wurde auch die möglichste Ausnützung des Fahrmaterials in Betracht gezogen. Die weitere Pflicht der Bahnverwaltungen, die Erstrebung der äußerst erreichbaren Verkehrs-

ausdehnung, wird besonders für die bayrischen Staatsbahnen durch die Fortführung der Maincanalisation bis Aschaffenburg der Erfüllung näher gerückt.

Gelegentlich der Ausführungen über die einzelnen Güterarten, welche im Wechsel- und Transitverkehre Bayerns zumeist auftreten, habe ich bereits darauf hingewiesen, wie bedeutend die Zufuhr aus den Elb- und Weserhäfen über die Bahnen Norddeutschlands nach Bayern ist, und die Abnahme des Transitverkehrs durch Bayern nach dem Rheine betont.

Preußen setzt alle Hebel in Bewegung, den Wechsel- und Transitverkehr nach und über Bayern und seine Nachbarländer, wo und so lange es nur möglich ist, an seine Schienenstränge zu fesseln.

Ein Beweis dafür ist, daß im verflossenen Jahre Preußen beabsichtigte, für die Ausfuhr aus Thüringen und Bayern nach den deutschen Seehäfen für Kurzwaaren u. s. w. einen ermäßigten Staffeltarif einzuführen, welcher für Entfernungen von mehr als 100 Kilometer um 50 % ermäßigte Sätze der Klassen A I und B enthält; dabei sollte der mit den Main- und Rheinumschlagplätzen bestehende Ausnahmetarif für derartige Artikel, wie Griffel, Märbel, Schiefertafeln u. s. w. aufgehoben werden.

Unter diesen Umständen ist es nothwendig, daß Bayern nicht vergißt, daß es das natürliche Bindeglied zwischen den großen Verkehrsgebieten Oesterreich-Ungarns, Böhmens und der Rheinstraße, zwischen den östlichen und südöstlichen, den westlichen und nordwestlichen Ländern Europas ist, und daß es keine Ursache hat, mit der Ausnützung der Vortheile, die sich ihm jetzt noch durch Anschluß seiner Bahnen an eine leistungsfähige Wasserstraße bieten, zu zaudern; nur hiedurch kann es sich in seiner Ein- und Ausfuhr und in seinem Transitverkehr unabhängig von anderen Bahnen stellen.

Die Möglichkeit hiezu ist gegeben: mit dem Tage der Betriebseröffnung der Weitercanalisirung des Maines bis Aschaffenburg steht Bayern durch seine Bahnen im directen Schiffsverkehr mit den Seehäfen Belgiens und Hollands, mit den Kohlenzechen und Eisenwerken Nordwest-Deutschlands und damit mit den Bezugs- und Erzeugungsstätten des größten Theiles seiner von außen zu beschaffenden Bedürfnisse.

Da muß sich doch unwillkürlich die Frage aufdrängen: Wie hoch sind die Kosten, welche dem bayrischen Staate aus einer Weitercanalisirung des Maines erwüchsen und wie rentiren sich diese Kosten im Verhältnisse zu der Verzinsung des Anlagekapitals der bayrischen Staatsbahnen?

Von Aschaffenburg ist die preußische Landesgrenze bei Kahl a. M.

rund 20 Kilometer entfernt. Bis hieher hätte Preußen den Main zu canalisiren.

Denkbar wäre jedoch immerhin, daß Preußen nur bis Hanau canalisirte, und die Kosten der Weiterführung von da bis zur bayrischen Landesgrenze Bayern allein aufzubürden versuchte.

In diesem Falle würde es sich um eine Flußstrecke von rund 31 Kilometer handeln, deren Ausbau technische Schwierigkeiten ebensowenig verursachen könnte, als die Anlagen auf der Strecke Mainz-Frankfurt.

Diese haben pro Kilometer 144 711 M. gekostet.

Die Strecke Hanau-Aschaffenburg würde deshalb kosten, **wenn der gleiche Einheitspreis zu Grunde gelegt wird**, ein anderer ist für jetzt nicht gut anzunehmen:

M. 4 486 041.—

Bei einer Kanalisirung seitens Preußens bis zur Landesgrenze würde die von Bayern noch auszubauende Strecke Kahl-Aschaffenburg bei einer Länge von rund 20 Kilometer kosten:

M. 2 894 220.—

Werden diesen Beträgen beigerechnet die Ausgaben, welche aus den **Hafen-, Umschlag-** und **Lager-Anlagen** bei Aschaffenburg erwachsen, und welche sich auf cca. 2 000 000 M. stellen dürften, so wird sich im ersten Falle die **Gesammt-Summe auf 6 486 041 M.**, im zweiten **auf 4 894 220 M. erhöhen.**

Wenn nun dieses Baukostenkapital und sein Erträgniß den einschlägigen Ziffern des Betriebes der K. bayrischen Staatsbahnen gegenübergestellt werden soll, so müssen die Fragen beantwortet werden:

Wie groß sind die Bruttoeinnahmen auf der weiter zu canalisirenden Mainstrecke, wie groß sind die Rohausgaben und wie stellt sich in Folge dessen das Reinerträgniß?

Wie vertheilt sich dieser Reinertrag per Kilometer, und welches ist das Verhältniß der Ausgaben und Einnahmen?

Da der Betrieb der Schifffahrt auf dem canalisirten Maine nicht staatlich und auch eine Abgabe auf demselben an den Staat nicht eingeführt ist, so kann eigentlich von einer Bruttoeinnahme in dem Sinne, wie bei den K. bayrischen Staatsbahnen nicht gesprochen werden. Ich nehme als Bruttoeinnahme das Erträgniß an, das durch Ersparungen an Fracht und Miethen seitens der bayrischen Staatsbahnen erzielt wird.

Der Betrag desselben ist bereits in den Ausführungen über den

Kohlenverkehr und den commerziellen Werth der Canalisation festgestellt mit 690 000 M.

Die Rohausgabe für den Betrieb der in Rede stehenden Canalstrecke ist zur Zeit sehr schwer zu bestimmen. Es ist nicht bekannt, wieviel Beamte und Bedienstete und mit welchen Gehältern beschäftigt sein werden; ebensowenig ist die Höhe der Kosten der Bagger- und Unterhaltungsarbeiten im Voraus festzustellen.

Die betreffenden Ziffern der Canalstrecke Mainz-Frankfurt hier gerade anzunehmen wie dieselben sind, ist auch nicht ganz zulässig, da dieselben durch fortwährende Umbauten u. s. w. über die Ausgaben im entwickelten, normalen Betrieb hinausgehen dürften.

In Ermangelung anderer sicherer Anhaltspunkte will ich dieselben jedoch zu Grunde legen; sie betragen cca. 2540 M. pro Kilometer.

Für die zu canalisirende Strecke Kahl a. M.-Aschaffenburg mit rund 20 Kilometer stellen sich demnach die Rohausgaben auf 50 800 M.

Die Verwaltung des Canaltheiles Hanau-Kahl würde wohl Preußen in die Hand nehmen, selbst wenn Bayern dasselbe zu erbauen veranlaßt wäre.

Der Reinertrag der weitercanalisirten Main-Wasserstraße würde sich deßhalb für Bayern stellen auf 690 000 — 50800 = 639 200 M.

Bei Verausgabung des Baucapitals Kahl-Aschaffenburg würde derselbe eine directe Verzinsung des Baukapitals **von cca. 13,63 Procent**, bei Verausgabung des ganzen Baukapitals Hanau-Aschaffenburg eine solche **von cca. 10 Procent** darstellen.

Die Reineinnahme pro Betriebskilometer berechnet sich im ersten Falle bei 20 km Canalstrecke auf 31 960 M., im zweiten Falle bei 31 km Canallänge auf 20 619,35 M., während das Reinerträgniß der Bahn pro Betriebskilometer 8421 M. beträgt.

Die Ausgaben würden deßhalb von den Einnahmen betragen:

im ersten Falle	7,94	Procent
im zweiten Falle . . .	12,31	„
bei den bayr. Staatsbahnen	**62,03**	„

Ganz bedeutend schnellen jedoch diese Ziffern noch in die Höhe zu Gunsten der Weitercanalisirung des Maines, wenn außer den direkten Vortheilen, welche die K. bayrischen Staatsbahnen ziehen, die Frachter-

sparung gerechnet wird, welche bereits bei der Aufstellung des commerziellen Werthes der Canalisirung als indirectes Erträgniß aufgeführt ist, den Betrag von 1410000 M. beziffert und der Privatwirthschaft Bayerns in ihren verschiedenen Zweigen zu Gute käme.

Dann tritt zu der directen Verzinsung des Baucapitals: bei einer Höhe von 4894220 M., d. i. Canalstrecke Kahl-Aschaffenburg,

eine indirecte Rente von 28,89 Procent,

bei 6486041 M., d. i. Canalstrecke Hanau-Aschaffenburg,

eine solche von 21,74 Procent.

Die Gesammtrente schwillt dann im ersten Falle auf 42,52 Procent, im zweiten Falle auf 29,68 Procent der Anlagekosten an und übertrifft die Bahnrente von 4,02 Procent **entweder um mehr als das Zehnfache**

= um über 1000 Procent

oder um mehr als das Siebenfache oder

= um über 700 Procent.

Hiebei ist nun noch in Betracht zu ziehen, daß, wie bereits erwähnt, durch die erhöhten Erträgnisse der Wasserstraße keineswegs das Ergebniß der Schienenwege verkürzt, sondern, wie eine Reihe von Beispielen, besonders die Strecke Mainz-Frankfurt beweisen, erhöht wird.

Ganz besonders wird dieses für die bayrischen Bahnen zutreffen. Das Reinerträgniß der Fortsetzung der Maincanalisirung ist ja bereits als eine directe Erhöhung der Rente der bayr. Staatsbahnen gekennzeichnet worden; um wieviel sich diese Rente durch die aus genannter Verbesserung des Wasserweges resultirende Verkehrsmehrung weiter steigern lassen wird, kann jetzt noch nicht ohne Weiteres festgestellt werden.

Soviel ist aber jedenfalls sicher, daß die Weitercanalisirung des Maines bis Aschaffenburg einen ungemein kräftigen Anstoß für die Entwickelung des Gesammtverkehrs Bayerns gäbe, und dadurch Veranlassung zu einer gedeihlichen Entfaltung größerer Regsamkeit im wirthschaftlichen Leben würde.

Ob diese dann schon in den Knospen erstickt oder zur Blüthe gebracht würde, läge allein in der Hand derjenigen, welche berufen sind, an der Spitze des Verkehrswesens des Landes zu stehen. Ihre erste Pflicht ist es, die wirthschaftlichen Interessen des Landes nach jeder Richtung und mit diesen die politischen Interessen desselben zu fördern.

Volk und Volksvertretung werden hiezu niemals ihre freudige Mitwirkung versagen in der Erkenntniß, **daß ein wirthschaftlich starkes Land auch ein politisch starkes sein wird.**

Die Rentabilitäts-Berechnung für die bayrischen Bahnen und die verbesserte Wasserstraße hat den hohen Werth der letzteren klar bewiesen. Sie ist ein von der Natur halb geschenktes, mit einem guten Theil eigener Betriebskraft ausgestattetes Kapital, dessen **vollständige Ausnützung** bei der heutigen Zeit rücksichtslosester Concurrenz auf allen Gebieten des Erwerbslebens nicht mehr ein Gebot der Klugheit, sondern der **Nothwendigkeit** ist.

Ich möchte hiemit andeuten, daß es nicht allein angezeigt erscheint, vermehrte Sorge auf die vollendete Schiffbarmachung der Wasserstraßen in modernem Sinne zu verwenden, sondern daß auch auf die Ausnützung der Wasserkräfte des canalisirten Flusses, die bis jetzt brach lagen, hingearbeitet werden muß.

Deutschland verwendet z. B. nur ungefähr 170 000 Pferdekräfte, welche durch Wasserkraft erzeugt werden, während nahezu das Sechsfache der Dampf producirt. Es ist berechnet worden, daß schon die natürlichen Wasserläufe Deutschlands mehr als das Zehnfache der bisherigen Ausnützung leicht für industrielle, gewerbliche und landwirthschaftliche Zwecke zuließen. Um wieviel Procent ließe sich dieser Betrag durch entsprechende Wehranlagen bei der Canalisation vermehren? eine Frage, die gewiß der Untersuchung und Beantwortung werth wäre.

Die Kühnheit und der Unternehmungsgeist der Amerikaner haben uns bereits ein großes Beispiel für Ausnützung der Wasserkräfte z. B. in dem Versuche der Nutzbarmachung eines Theiles der Niagarafälle gegeben.

Unsere Aufgaben hierin sind nicht so gewaltiger, aber vielleicht **dringenderer** Natur: dort treiben überschäumende Kräfte an Kapital und die Sucht nach dessen schrankenlosem Erwerbe die Technik zu solchen riesenhaften Anstrengungen; bei uns sollte wenigstens die Pflicht der Erhaltung und Stärkung des Bestehenden dazu drängen, das von der Natur Gegebene nach jeder Richtung hin auszunützen, um dem durch widrige Verhältnisse in eine gewisse Stagnation gerathenen wirthschaftlichen Leben frisches Blut mit neuen Impulsen zuzuführen.

Die königl. bayrische Regierung wird hierin nicht zurückbleiben

wollen. Sie hat, wie bereits bei den Ausführungen über den Schiffsverkehr betont wurde, zuerst die lästigen Zollschranken nnd Schifffahrtsabgaben am Flußlaufe des Maines aufgehoben, sie ist mit Correctionsarbeiten umfassender Art vorangegangen, und heute zeigt sie durch Einbringen einer besonderen Vorlage bei den Ständekammern für Verbesserung des Fahrwassers und Einrichtung einer staatlichen Kettenschleppschifffahrt, daß sie auch fernerhin dem für die Volkswirthschaft so bedeutsamen Wasserwege die gebotene Sorgfalt angedeihen zu lassen gewillt ist.

Der großen Frage einer leistungsfähigen Wasserstraße Rhein, Main und Donau wird ebenfalls näher getreten. Der bedeutsame Plan erscheint schon jetzt nicht mehr aussichtslos; seine Ausführbarkeit und Zweckmäßigkeit soll geprüft und erwogen werden; aber selbst wenn, wie ich glaube, das Resultat ein günstiges sein wird, kann seine Durchführung nur schrittweise erfolgen.

Für den ersten Schritt, die Mainstrecke bis Aschaffenburg, versuchte ich die Nützlichkeit und Nothwendigkeit nachzuweisen. Möge derselbe nicht allzu lange auf sich warten lassen.

Nicht unproductive Ausgaben werden hiezu verlangt, die Bayerns Finanzen ständig belasten, sondern nur die Vorlage einer verhältnißmäßig kleinen Summe, die sich in wenigen Jahren zurückbezahlt. Der Staat hat schon Außerordentliches geleistet für seine Landwirthschaft; mehr noch wird von ihm für dieselbe gefordert. **Ein Akt der Gerechtigkeit ist es, wenn er ein Werk ausführt, das Allen, neben der Landwirthschaft auch der Industrie, dem Handel, dem Gewerbe, allen Consumenten, kurz dem ganzen Lande zum Vortheil gereicht.**

Berichtigungen:

Seite 5, Zeile 14, nach „Eisgang" fehlt „u. s. w."

Seite 50 über der Verkehrsziffernübersicht muß es anstatt „Bayern: Empfängt Versendet" heißen: „von und nach Bayern: Empfängt Versendet".

Seite 51, Zeile 3: „Nächsten" muß „nächsten" heißen.

„ 52, „ 13: anstatt „einschlägt" „einschlagen würde".

„ 66, „ 16: muß anstatt „Spelz" „Malz" heißen.

Woerner, Franz,

Die Weiterführung der Canalisirung des Mains bis Aschaffenburg

Aschaffenburg 1893